ANNO XL - N. 12 COPIE 180.000 DICEMBRE 1934 - ANNO XIII

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

Fedele
all'odol
BELLEZZA
DEI DENTI:
Odol
ODOL
Pasta dentifricia
Odol
Odol
ODOL

ALI NEL CIELO

L'Italia e la conquista dei « records ». I « records » mondiali, di Stoppani e di Agello.

Alla vigilia dell'Anno XIII l'Aviazione Italiana ha ancora aggiunto alla collana dei suoi trofei, due massimi *records* internazionali.

Il 19 ottobre scorso un idrovolante tipo « Cant Z-501 », pilotato dal collaudatore Mario Stoppani ed avente a bordo il capitano pilota Corradino Corrado, ufficiale di rotta, ed il marconista sergente maggiore Amedeo Suriano, ha battuto il *primato internazionale di distanza in linea retta senza scalo per idrovolanti*. L'apparecchio, partito da Monfalcone alle ore 7,45 del 18 ottobre, e giunto a Massaua alle ore 10,20 del giorno 19, ha compiuto il percorso di km. 4122 per circolo massimo.

Il precedente primato, tenuto dall'11 gennaio 1934 dall'Aviazione navale degli Stati Uniti, sul percorso San Francisco-Isole Hawai di km. 3860, è stato superato dagli italiani di km. 262.

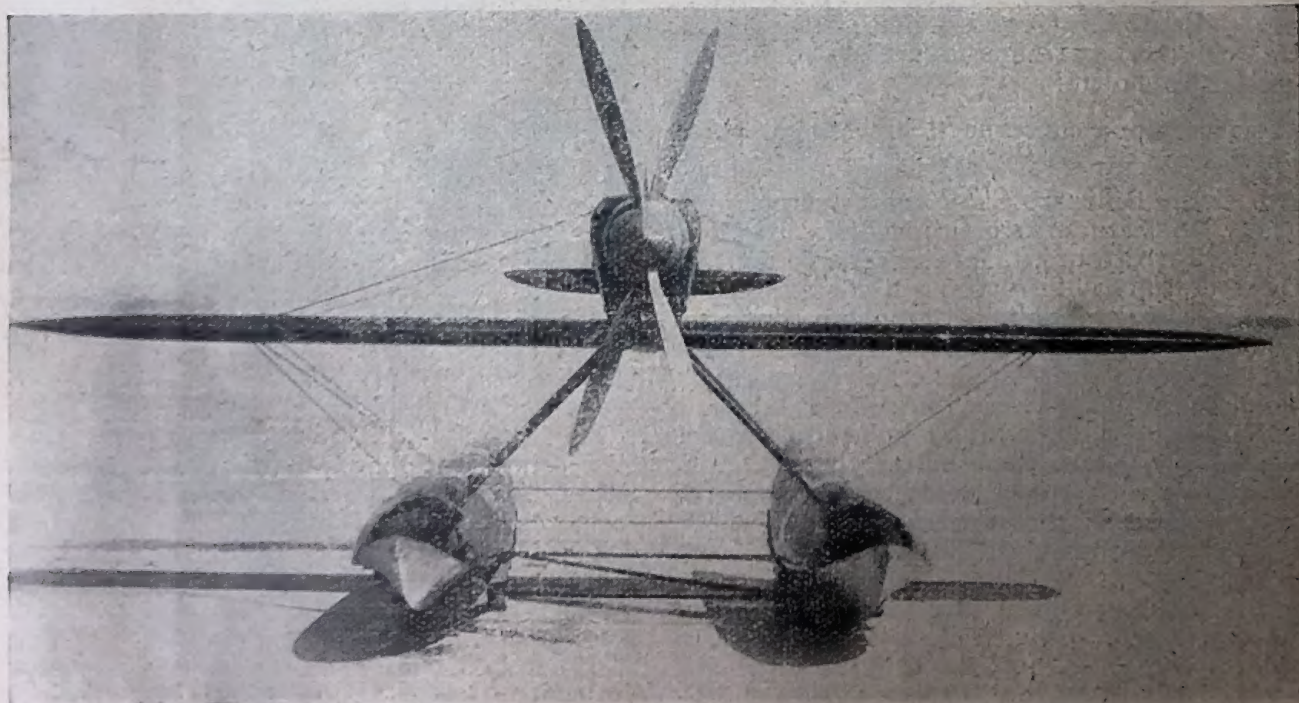
L'idrovolante col quale i piloti italiani Stoppani e Corrado hanno conquistato all'aviazione italiana il primato mondiale di distanza in linea retta per idrovolanti è monoplano monomotore ad ala alta, a semisbalzo, di costruzione mista, costruito dai Cantieri Riuniti dell'Adriatico, di Monfalcone, Trieste, sui piani dell'Ing. Zappata.

Caratteristiche principali dell'apparecchio:

apertura alare	m.	22,500
lunghezza	»	14,300
altezza	»	4,425
velocità massima	km.-h.	260
velocità di crociera	»	220
autonomia alla velocità di crociera	km.	2500

Il 23 ottobre scorso, all'idroscalo di Desenzano sul Garda ove ha sede la Scuola di Alta Velocità, il maresciallo Francesco Agello, su apparecchio « Macchi-Castoldi M. 72 », motore Fiat A.S. 6, da 3100 CV, ha battuto il suo precedente *primato mondiale di velocità su base*.

Come è noto il *record* di velocità pura deve essere tentato su una base ufficiale di tre chilometri, regolarmente riconosciuta dalla Federazione Aeronautica Internazionale. La base viene percorsa due volte in ciascun senso durante il medesimo volo ad una altezza costante che non deve superare i 150 metri. Le altezze vengono verificate mediante osservatori e con barografo a registratore.

I percorsi da effettuarsi sulla base sono quindi quattro e su ciascuno di essi viene determinata la velocità con controlli dei rappresentanti ufficiali della F.A.I. La media delle quattro velocità è la velocità del *record*. Il M. C. 72 ha effettuato i quattro passaggi regolamentari alla media di km.-h. 709,202. Il primato precedente, stabilito il 10 aprile 1933, era di km.-h. 682,078.

L'IDROCORSA - MACCHI-CASTOLDI 72 - VISTA DI FRONTE.

L'idrocorsa M. C. 72 — progettato dall'Ing. Castoldi — è un monoplano ad ala bassa a profilo biconvesso simmetrico, costruita totalmente in duralluminio, ricoperta completamente di radiatori a tubetti piatti. La fusoliera è metallica nella parte anteriore e centrale; la coda è di legno. Il complesso motore occupa buona parte della lunghezza della fusoliera ed è sostenuto da una speciale incastellatura alla quale si innestano gli attacchi delle gambe di forza dei galleggianti e le due semiali. Le gambe dei galleggianti sono di costruzione mista di legno e duralluminio e la loro superficie superiore è quasi totalmente ricoperta da radiatori per l'acqua e per l'olio. Quasi tutta la superficie dell'apparecchio esposta all'aria è utilizzata per raffreddare il motore.

L'idrocorsa M. C. 72 ha come caratteristica principale la doppia elica trattiva, cioè un complesso di due eliche disposte in tandem che girano in senso opposto; sistema, questo, che ha il vantaggio di annullare gli effetti dannosi delle cosidette «coppie di reazione» e «coppie giroscopiche» dovute alla rotazione dell'albero motore e dell'elica. Inoltre, la seconda elica viene a rotare con rendimento maggiore nel vortice provocato dall'elica antistante.

Sul Macchi M. C. 72 è disposto un motore Fiat A. S. 6 progettato dall'Ing. Zerbi, a 24 cilindri, della potenza di 3100 CV, sistemato in linea e che aziona due eliche coassiali.

Il motore Fiat A. S. 6 è uno dei motori più potenti del mondo. Si tratta di un motore di oltre 50 litri di cilindrata a 24 cilindri su due file a V a 60°. E' di una originale architettura che lo fa distinguere nettamente da ogni altra precedente costruzione.

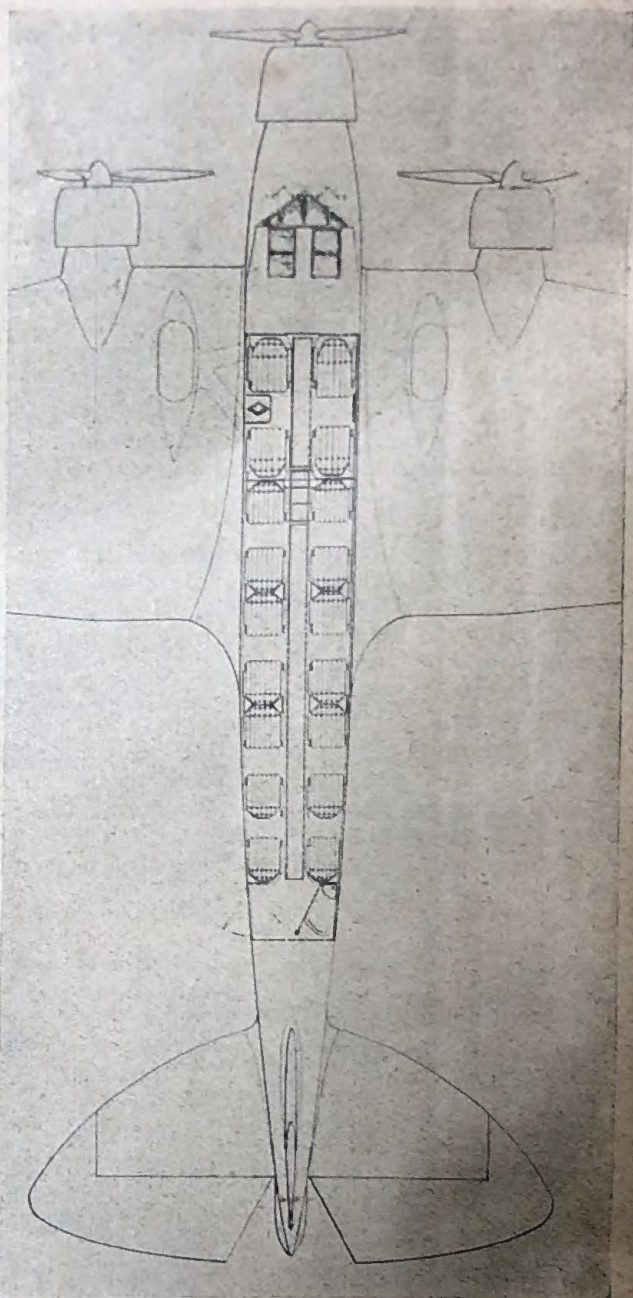
I cilindri sono disposti in due gruppi di 12, uno anteriore e uno posteriore meccanicamente indipendenti fra di loro. Fra i due motori sta il complesso dei riduttori a cui fanno capo gli alberi a gomito dei gruppi stessi. Dai riduttori partono i due alberi dell'elica, uno entro l'altro.

Galeazzo Ciano consegue il brevetto di pilota aviatore.

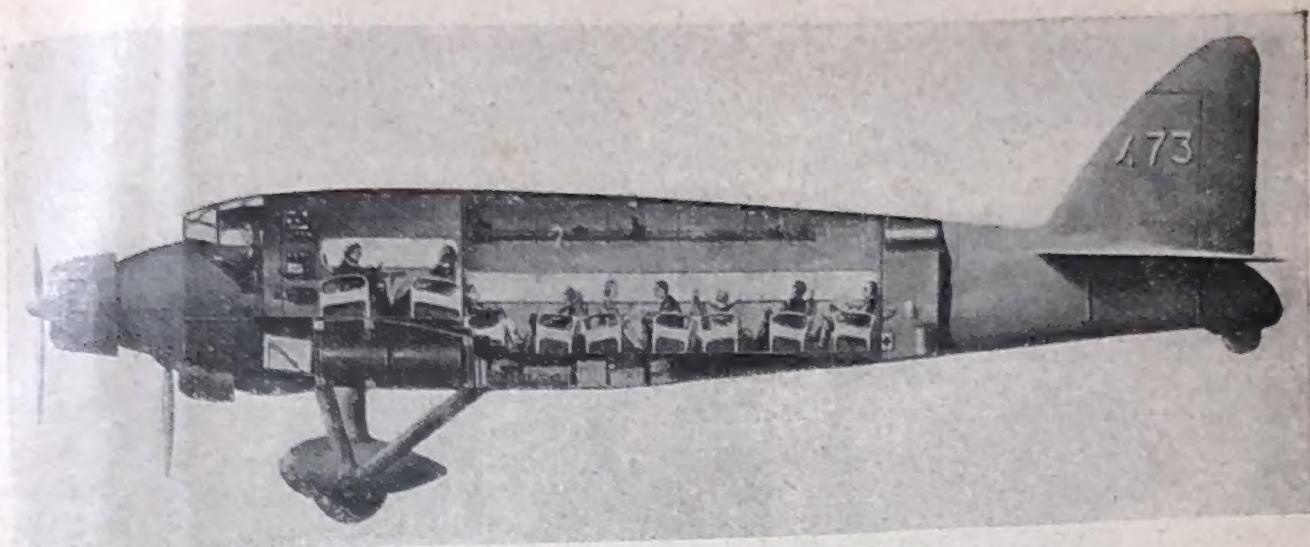
Il Conte Galeazzo Ciano, Sottosegretario di Stato per la Stampa e Propaganda, ha effettuato il 31 ottobre u. s. all'aeroporto del Littorio, a Roma, le prove per il conseguimento del brevetto di pilota d'aeroplano, dopo un numero di ore di istruzione inferiore al normale. Le condizioni atmosferiche erano avverse; ma ciò ha servito anche meglio a convalidare le brillanti sue qualità di pilota ardimentoso e sicuro, dimostrate servendosi di un apparecchio «Ca 100», con motore Colombo, che rappresenta già un apparecchio più difficile di quelli normalmente usati per tal genere di prove.

Il giornalismo italiano e la nostra Rivista si compiacciono vivamente col nuovo pilota aviatore, che alla fervida attività negli alti compiti affidatigli dal Duce unisce un'ardimentosa attività sportiva, degna delle più belle tradizioni familiari di valore e di coraggio.

Il nuovo trimotore civile «Savoia Marchetti S. 73».

Una nuova brillante realizzazione della tecnica aeronautica è rappresentata dal trimotore «Savoia Marchetti S. 73», la cui costruzione è stata recentemente ultimata negli stabilimenti della S.I.A.I.

TRIMOTORE COMMERCIALE «SAVOIA-MARCHETTI S. 73».

I primi tre esemplari di questo trimotore sono stati acquistati dalla Società belga Sabena, che esercisce le linee del Congo e che li ha prescelti su numerosi tipi di apparecchi civili di recente costruzione, tra i quali anche i famosi apparecchi americani che avevano suscitato tanto interesse.

Il nuovo S. 73 è un monoplano ad ala bassa, in legno, a tenuta stagna, divisa in tre sezioni, per facilitare lo smontaggio e il rimpiazzo. La fusoliera è costruita da tubi di acciaio saldati

TRIMOTORE COMMERCIALE « SAVOIA-MARCHETTI S. 73 ».

all'autogeno, ed è rivestita di tela. Sul davanti della fusoliera è montato il motore centrale, seguito dalla cabina di pilotaggio, a doppio comando, con visibilità ottima in tutti i sensi. Tutto il rimanente della fusoliera serve ad accogliere i passeggeri, in numero di diciotto, di cui quattro sistemati in una cabina anteriore, di lusso, soprelevata sul piano dello scomparto comune. Il bagaglio trova posto in un vano sotto il pavimento di quest'ultimo. Il gruppo motopropulsore è composto da tre motori da 600 CV ciascuno: uno centrale e due laterali.

Le caratteristiche principali dell'apparecchio sono:

apertura alare	m.	24
lunghezza	»	17
altezza	»	4,60
superficie portante	mq.	93
posti per passeggeri		18
velocità massima a m. 2000	km.-h.	325
velocità crociera a m. 2000	»	290
quota tangenza pratica	m.	7000
autonomia con 18 passeggeri	km.	1000

i concorsi nell'Amministrazione Aeronautica per l'anno XIII.

Nel corso dell'Anno XIII il Ministero dell'Aeronautica bandirà concorsi per la copertura di 103 posti di ruolo, così distribuiti: Gruppo A, posti 63; Gruppo B, posti 17; Gruppo C, posti 23.

Ecco il dettaglio dei concorsi:

Personale amministrativo: gruppo A: vice-segretario in prova, numero dei posti 25; personale di ragioneria, B: vice-ragioniere in prova, 9; personale d'ordine, C: alunno d'ordine in prova, 23; personale civile tecnico, servizio aerologico, A: geofisico, 3; personale civile tecnico, servizio aerologico, B: cartografo aggiunto aerologista, 2; personale civile tecnico dei disegnatori costruzioni aeronautiche, B: disegnatore tecnico aggiunto per le costruzioni aeronautiche, 6; R. Accademia Aeronautica: ruolo naviganti, A: aviere allievo ufficiale: 40.

Servizio per la protezione del volo.

Al recente Congresso per il progresso delle Scienze, il direttore generale dei servizi del materiale e degli aeroporti del Ministero dell'Aeronautica ha fatto una interessante comunicazione circa l'organizzazione del servizio italiano per la protezione del volo. Il concetto è che l'organizzazione del servizio meteorologico e dei mezzi di comunicazione inerenti deve essere regionale e non nazionale; pertanto l'Aeronautica italiana ha creato degli uffici meteorologici regionali. la cui istituzione ha dato all'Ufficio Presagi del Ministero la figura di ente coordinatore e di studio, preposto al funzionamento degli stessi centri regionali. In base al nuovo ordinamento, il territorio nazionale è stato suddiviso in otto circoscrizioni regionali, entro le quali funzionano i vari servizi della « protezione del volo ».

Nuovo servizio di raccolta della posta aerea in Roma.

Nell'ottobre scorso ha avuto inizio in Roma uno speciale servizio di raccolta della posta aerea per garantire l'arrivo in giornata della corrispondenza, alla condizione però che sia osservata l'ora della impostazione. A tale scopo sono state istituite sette cassette postali speciali, corrispondenti a sette aviolinee, quasi tutte con frequenza giornaliera e arrivo nella giornata: 1ª cassetta: Venezia-Monaco-Berlino-Vienna; 2ª cassetta: Sardegna; 3ª cassetta: Tunisia; 4ª cassetta: Tripolitania; 5ª cassetta: Milano e Zurigo; 6ª cassetta: Genova-Marsiglia-Barcellona; 7ª cassetta: Brindisi-Tirana-Salonicco-Atene.

Sulle cassette è applicata una semplice istruzione sull'affrancatura, la quale viene effet-

VEDUTA PARZIALE DEL SALONE AVVOLGIMENTI

VEDUTA DEL SALONE MONTAGGIO APPARECCHI RADIO

tuata senza francobolli speciali. Infatti per l'Italia, le Colonie e l'Albania sono sufucienti due francobolli da 50 centesimi ogni 15 grammi: uno rappresenta la tassa aerea. Per i principali paesi europei la tassa aera è di L. 0,75 per ogni 20 grammi, oltre l'affrancatura normale.

Tale iniziativa contribuirà senza dubbio a divulgare l'uso della posta aerea.

Nuovo tipo di radio per gli aeromobili delle linee aeree italiane.

Si sono svolte sugli aeromobili della S. A. Avio Linee Italiane, le prime esperienze di funzionamento del nuovo complesso radio di bordo, studiato dalla R. Aeronautica italiana per le linee di navigazione aerea. Esso deriva dal tipo che fu adottato durante la crociera aerea nord-atlantica.

Le prove saranno proseguite a bordo degli aeromobili terrestri e marini della S.A.M., dopo di che si prevede la graduale entrata in servizio del nuovo tipo di apparato radiotelegrafico civile.

Il quadrimotore «Savoia Marchetti S. 74».

Una brillante realizzazione della tecnica aeronautica italiana è rappresentata dal quadrimotore « Savoia Marchetti S. 74 », grande monoplano ad ala alta che può dirsi ormai completamente compiuto.

L' S. 74 è un grande velivolo commerciale capace di trasportare 27 passeggeri oltre a 5 uomini di equipaggio. L'apparecchio che è munito delle più moderne installazioni e di ogni conforto offre anche la massima garanzia di sicurezza con i suoi quattro gruppi motopropulsori rappresentati da 4 motori Piaggio Stella 9 da 700 CV e da eliche metalliche Savoia Marchetti, tripale, a due variazioni di passo con comando idraulico.

Caratteristiche:

apertura alare	m.	30
lunghezza	»	19,5
altezza	»	5,5
superficie portante	mq.	120
lunghezza cabina	m.	7,5
peso a vuoto	kg.	7.800
peso totale in ordine di volo	»	13.200 (massimo kg. 14.000)
velocità massima	km.-h.	320
velocità di crociera	»	290

aggio d'azione a km.-h. 300 e m. 3,000 di altitudine: km. 2000

Nuova linea aerea nel Brasile.

Con decreto recentemente approvato, il Governo brasiliano ha autorizzato il «Condor Syndicate» a gestire un servizio settimanale lungo la linea ferroviaria San Paolo-Corumba, nonchè lungo le linee telegrafiche che costeggiano i fiumi San Laurenço e Cuyabá. Lo sviluppo di tale rete, che collègherà fra di loro dodici centri abitati, è di 1160 miglia.

Sei per sei

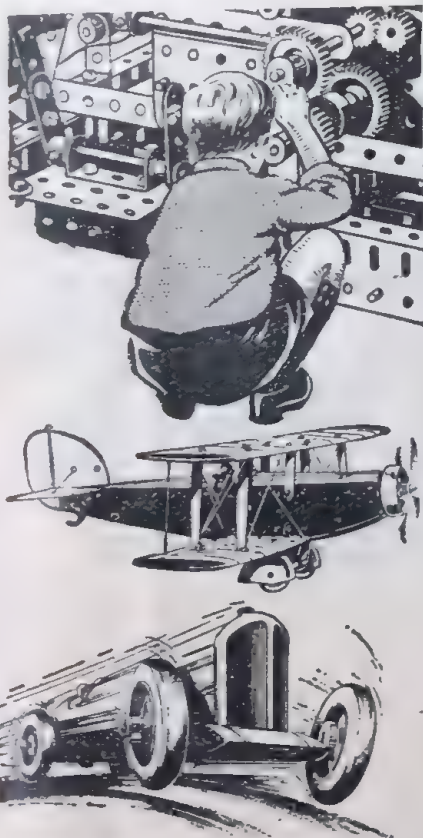
"Un obbiettivo sopra un obbiettivo sotto,,

interessantissima, nuova costruzione della Zeiss Ikon: sicura... ed economica!

con Novar 1:6,3 **Lire 355.-**
con Novar 1:4,5 **Lire 430.-**

Visibile presso i buoni Rivenditori.

Opuscolo riccamente illustrato gratis a richiesta presso di essi o la Rappresentanza della Zeiss Ikon A. G. Dresden:

IKONTA S. i. A. MILANO 7/105
CORSO ITALIA N. 8

MECCANO

PRODOTTI MECCANO DI FAMA MONDIALE

La casa Meccano migliora sempre i suoi giocattoli e crea ogni anno delle novità. Tutti i giocattoli Meccano sono istruttivi, essendo basati su giusti principii meccanici e scientifici.

Il vero " Meccano " Ingegneria per Ragazzi.
Sistema originale e razionale d'ingegneria in miniatura. Non vi sono limiti al numero ed al tipo di modelli che si possono costruire col vero Meccano.

Scatole Meccano per Costruzioni d'Aeroplani.
Le scatole per costruire realistici modelli d'aeroplani, in varie combinazioni di colori.

Scatole Meccano per Costruzioni d'Automobili.
Con queste splendide scatole si costruiscono perfetti modelli di automobili, che funzionano a perfezione.

Scatole Meccano—Kemex per Esperimenti di Chimica.
Tutto quanto occorre per fare oltre 400 esperimenti di chimica.

Scatole Meccano—Elektron per Esperimenti di Elettricità.
Materiali ed istruzioni per fare numerosi esperimenti di magnetismo, statica, energia elettrica.

Treni Meccano.
La Serie comprende tutto ciò che è necessario per riprodurre a perfezione un impianto ferroviario in miniatura.

Canotti Automobili.
Oltre ai motoscafi comuni la serie comprende ora anche tre speciali canotti da corsa che raggiungono alte velocità.

Modellini Meccano " Dinky Toys."
Bellissimi modellini di automobili, camioncini, treni ed accessori di ferrovia, aeroplani, transatlantici ecc.

GRATIS !

Scrivete subito per avere il nostro bel catalogo. E'un bel libro, stampato in due colori, che illustra e descrive tutti i giocattoli di nostra fabbricazione.

Rappresentante :
ALFREDO PARODI, PIAZZA SAN MARCELLINO 6, GENOVA
Fabbricanti : **Meccano Ltd., Liverpool, Inghilterra**

La parola "MECCANO" è il marchio depositato della Ditta Meccano Ltd. di Liverpool, Inghilterra, la quale si riserva ogni azione di legge contro chiunque ne faccia indebito uso.

Nuovo tipo di paracadute per i passeggeri delle aviolinee.

Il peso del paracadute e il suo volume [illegible] di [illegible] al passeggero di un aeroplano [illegible] la salvezza [illegible] dell'[illegible] del [illegible].

Un [illegible] di paracadute [illegible] creato in Inghilterra dal signor Leslie [illegible] in modo da poter essere adattato a qualsiasi sedile usato a bordo di aeroplani privati e commerciali: il suo peso [illegible]. Il [illegible] del sedile è anzi costituito dal paracadute. Due bretelle laterali e due [illegible] per le spalle sono disposte in modo da essere a portata di mano. Il solo gesto che il passeggero ha da compiere nel caso in cui egli debba lasciare prontamente la cabina è quello di infilare le bretelle per le spalle e di agganciarle alle due bretelle laterali che vengono adattate alle anche. Dopo di che egli può senz'altro lanciarsi nel vuoto dalla porta o da una delle finestre dell'aeroplano.

Il paracadutista avendo le due braccia libere può manovrare le corde e regolare in certo modo la discesa dirigendola e evitando alcuni degli ostacoli dell'atterramento.

Statistica del traffico aereo italiano nel I° semestre del 1934-XII.

[illegible]	Lunghezza [illegible]	Chilom. [illegible]	Ore di volo	Passegg. trasp.	Posta e giornali	Merci e bagagli
					kg	kg.
[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.483	1 509	11 340	31 019
[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.550	1 531	7 138	34.134
[illegible]	[illegible]	[illegible]	1 760	2 259	10.557	51.871
[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.987	3.481	12 121	64 332
Maggio . .	[illegible]	435.187	2 583	4 416	16 233	83.384
Giugno . .	14.795	432 724	2.460	4 300	15.184	71.036
	Chilometr. [illegible] 14.236	2058.267	11.823	17.596	72.573	366.426

Progetti per la difesa antiaerea di Parigi.

Vasti progetti per la difesa delle città francesi contro attacchi dall'aria sono in via di elaborazione da parte della Commissione Dipartimentale della difesa passiva. Questa ha redatto un programma di misure di sicurezza relativo a tutte le zone parigine. E' stata compilata una lista di 25.000 rifugi possibili in caso di bombardamento; probabilmente tale lista sarà resa pubblica. Questi rifugi sono divisi in varie classi a seconda della loro resistenza alla bombe e ai gas venefici. Sono state preparate speciali ordinanze per l'oscuramento della città, ed è in costruzione un centro di segnalazioni e di avvertimento dal quale si dirameranno le istruzioni e gli allarmi a tutti

i pubblici servizi. Per tale organizza[illegible] stato fatto uno stanziamento provvisorio di 15 milioni di franchi.

Un aeroporto ai piedi della statua della Libertà a Nuova York.

Le autorità municipali di New York sta[illegible] studiando la creazione di un nuovo aeroporto su Governor's Island, l'isola su cui sorge la statua della Libertà. Quest'isola, situata all'ingresso del porto di New York, è utilizzata dall'esercito che vi possiede caserme. L'aeroporto centrale di New York è finora Newark Airport e per recarvisi occorrono 20 minuti di automobile. Nell'ultima assemblea indetta per discutere su tale argomento, i rappresentanti dei circoli marittimi e degli aeroporti esistenti si sono opposti al nuovo progetto, mentre i piloti di linea lo hanno approvato dichiarando che le condizioni atmosferiche dell'isola del Governatore sono migliori di quelle dell'aeroporto di Newark.

« L'Automobil Association » e il Reale Aero Club Inglese emettono una « carta di circolazione aerea ».

Questi due enti che da anni si sono occupati della tutela del turista aereo, approfittando della vasta organizzazione che avevano fino adesso stabilito in comune, hanno emesso una « carta di circolazione aerea » che dà diritto al possessore a tutte le facilitazioni di viaggio [illegible] state fino al momento attuale con[illegible] due Clubs con le autorità straniere. Queste facilitazioni riguardano specialmente tutte le formalità cui deve soddisfare il viaggiatore estero, come anche la provvista delle informazioni necessarie per la scelta degli itinerari e delle tappe.

A somiglianza di quanto fanno in merito le compagnie del turismo, il R. Aero Club e l'Automobil Association, si assumono l'intera organizzazione dei viaggi aerei.

Un'aquila vola a 192 chilometri all'ora?

Lo studioso Fraser Darling, scrivendo nel periodico *Nature* riferisce alcune osservazioni che lo hanno condotto a ritenere che un'aquila possa volare a 192 chilometri all'ora. L'aquila da lui osservata si alzò dalla prossimità della sua casa ad una quota di 300 metri e fu vista inseguire due falchi della specie « falco peregrinus ». L'osservatore calcolò il tempo col cronometro e seguì il volo dell'aquila con un telescopio. L'aquila raggiunse una quota di circa 1200 metri e quindi ridiscese a quota più bassa posandosi su una roccia a circa 700 metri di altezza. Il tempo impiegato era stato di un minuto e 45 secondi e la distanza percorsa, in base ad una carta ufficiale del catasto, era stata di 3 miglia e mezzo; ciò vuol dire che l'aquila ha volato ad una velocità di 120 miglia all'ora superando inoltre un dislivello veramente notevole.

CONSOCI!

[illegible] di voler rinnovare la [illegible] di associazione al T.C.I. per il 1935

L. 1[illegible] - Estero L. 25,20

[illegible] temperato a quanto [illegible] articolo 14 dello Statuto [illegible]

[illegible] rinnovare anche l'abbonamento a

"LE VIE D'ITALIA,,

per il 1935. Se provvederete entro il

31 dicembre 1934

fruirete di una sensibile riduzione sul prezzo di abbonamento, e cioè verserete

L. 15,50 - Estero L. **30,50**

anzichè L. **18,50** - Estero L. **36,50**

Inviateci dunque subito gli importi suddetti, complessivamente

L. 30,60 - Estero L. **55,60**

servendovi preferibilmente del qui unito Bollettino di versamento in Conto Corrente Postale.

TUTTI I SOCI DEL T. C. I. RICEVERANNO NEL 1935 LE SEGUENTI IMPORTANTI PUBBLICAZIONI:

1. - **"ATTRAVERSO L'ITALIA,,** - Vol. VI **"Toscana,,** - Parte II - Le Provincie di Massa Carrara, Lucca, Pisa, Livorno, Grosseto, Siena e Arezzo (256 pagine di testo, circa 600 illustrazioni, 4 tavole a colori, 1 carta geografica).
2. - **"GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA,,** Vol. IV: **Le Stazioni della Venezia Tridentina e del Cadore** (oltre 200 pagine di testo, più di 100 illustrazioni, piante e carte).
3. - **"NUOVISSIMA CARTA D'ITALIA AL 500.000 in 13 fogli,,** - Fogli 7 e 8 (dal parallelo di Perugia a quello di Potenza).

IMPORTANTE

Ritagliare la fascetta indirizzo con la quale si ricevono le Riviste e le altre pubblicazioni e incollarla nella parte riservata alla corrispondenza del bollettino di conto corrente qui unito, oppure del vaglia postale, o unirla alla lettera con la quale si accompagna il versamento a mezzo di assegno bancario.

SCRIVERE CHIARAMENTE

Servizio dei Conti Correnti Postali

CERTIFICATO di allibramento

Versamento di L. ....

eseguito da ....

residente in ....

N. .... **Via** ....

sul conto corrente N. 3-98 intestato al

TOURING CLUB ITALIANO - Milano

Addì .... 193....

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Bollo a data dell' Ufficio accettante

N. ....

del bollettario ch 9

Servizio dei Conti Correnti Postali

Bollettino per un versamento di L. ....

Lire .... (in lettere)

eseguito da ....

residente in ....

Via .... **N.** ....

sul conto corrente N. 3-98 intestato al

TOURING CLUB ITALIANO - Milano

nell'Ufficio dei Conti di MILANO

Firma del versante **Addì** 193

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Spazio riservato all'Ufficio dei Conti

Tassa di L. ....

Bollo a data dell' Ufficio accettante

Cartellino del bollettario

L'UFFICIALE DI POSTA

Servizio dei Conti Correnti Postali

RICEVUTA

di un versamento di L. ....

Lire .... (in lettere)

eseguito da ....

sul conto corrente N. 3-98 intestato al

TOURING CLUB ITALIANO - Milano

Addì 193

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Tassa di L. ....

numerato di accettazione

L'UFFICIALE DI POSTA

Bollo a data dell' Ufficio accettante

LA PRESENTE RICEVUTA NON È VALIDA SE NON PORTA NELL'APPOSITO SPAZIO IL CARTELLINO GOMMATO NUMERATO

Vi trasmetto il seguente importo:

Quota Associazione e Abbonamento a "Le Vie d'Italia" 1935	L. 30,60	Est. L. 55,60
Sola Quota Associazione 1935	» 15,20	» » 25,20
Solo Abbonamento a "Le Vie d'Italia"	» 15,50	» » 30,50
Abbon. cumulativo a "Le Vie d'Italia" e "Le Vie d'Italia e del Mondo"	» 51,—	» » 88,—

(sottolineare la parte che interessa)

Indirizzo al quale deve venir spedita la Rivista:

Tessera N. ....

Cognome .... Nome ....

Via .... N. ......

Luogo .... (Prov. ......)

Incollare sul rettangolo indicato la fascetta-indirizzo con la quale si riceve la Rivista

PARTE RISERVATA ALL'UFFICIO DEI CONTI

N. .... dell'operazione

Dopo la presente operazione il credito è di L. ....

IL DIRETTORE DELL' UFFICIO

A V V E R T E N Z E

Il versamento in conto corrente è il mezzo più semplice e più economico per effettuare rimesse di denaro a favore di chi abbia un c/c postale.

Chiunque, anche se non è correntista, può effettuare versamenti a favore di un correntista. Presso ogni Ufficio Postale esiste un elenco generale dei correntisti, che può essere consultato dal pubblico.

Per eseguire il versamento, il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purchè con inchiostro, il presente bollettino e presentarlo all'Ufficio Postale insieme con l'importo del versamento stesso.

Sulle varie parti del bollettino dovrà essere chiaramente indicata, a cura del versante, l'effettiva data in cui avviene l'operazione.

Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abrasioni o correzioni.

I Bollettini di versamento sono di regola spediti, già predisposti dai correntisti stessi ai propri corrispondenti: ma **possono anche essere forniti dagli Uffici Postali a chi li richieda per fare versamenti immediati.**

A tergo dei certificati di allibramento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari, cui i certificati anzidetti sono spediti a cura dell'Ufficio dei Conti rispettivo.

L'Ufficio Postale deve restituire al versante, quale ricevuta dell'effettuato versamento, l'ultima parte del presente modulo, debitamente completata e firmata.

Tassa per i Versamenti

I versamenti eseguiti da chiunque negli Uffici Postali di capoluoghi di provincia sono esenti da tassa.

Per i versamenti eseguiti in ogni altro [illegible]

Fino a L.	50.—	tassa	L.	0.15
»	100.—			» 0.2[illegible]
» »	200.—	»	»	0.40
»	1000.—			[illegible]
» »	5000.—			[illegible]
»	10000.—			[illegible]

Non [illegible] una cartolina con le indicazioni relative al versamento, quando tali indicazioni possono essere [illegible] sul bollettino di conto corrente.

FATE ALMENO UN NUOVO SOCIO

E' molto facile: basta enumerare i vantaggi spettanti ai Soci o ricordare la tenuità della quota. La domanda d'associazione che vi inviamo deve servire per acquistare, nell'ambito delle vostre parentele o amicizie, un nuovo Socio al T. C. I.

Domanda d'Associazione

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T.C.I. in qualità di Socio (per l'anno ....).

Annuale e versa L. **17,20** (Estero L. **27,20**) (comprese L. **2** per tassa d'iscrizione).

Vitalizio e versa la quota unica di L. **200,20** (Estero L. **300,20**).

Vitalizio a pagamento rateale e versa la 1ª rata di L. **42,20** (Estero L. **62,20**) rate successive di L. **20** (Estero L. [illegible]) o multipli fino a L. **202,20** (Estero L. **302,20**).

Fondatore della Sede e versa la quota unica di L. **300,20** (Estero L. **400,20**).

Desidera pure abbonarsi per il 1935 a **"Le Vie d'Italia"** e versa L. **15,50** (Estero L. **30,50**).

Dopo il 31 dicembre 1934 l'abbonamento alla Rivista costerà L. **18,50** (Estero L. **36,50**).

(Cancellare la parte che non interessa)

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo ed elegge domicilio in Milano, presso la Sede del T. C. I.

COGNOME ....

Nome ....

paternità ....

professione ....

nato a .... il ....

Indirizzo al quale devono venir spedite le pubblicazioni:

Luogo ....

Provincia di ....

N. ...... Via ....

Firma del Richiedente ....

Firma del Socio presentatore ....

Da .... il 193

Prezzo d'abbonamento annuo alle Riviste del T. C. I. per il 193[illegible]

"LE VIE D'ITALIA"
Se effettuato entro il 31 dicembre 19[illegible] Italia e Colonie L. **15,50** (Estero L. **30,5**[illegible]) dopo tale data: Italia e Colonie L. **1**[illegible] (Estero L. **36,50**).

"LE VIE D'ITALIA E DEL MONDO"
Italia e Colonie L. **40,50** (Estero L. **65,5**[illegible]

"LE VIE D'ITALIA" e "LE VIE D'ITALIA E DEL MONDO" (abbonamento cumulativo) Italia e Colonie L. **51,—** (Estero L. **88,—**

"L'ALPE"
Italia e Colonie L. **15,50** (Estero L. **25,5**[illegible]

"L'ALBERGO IN ITALIA"
Italia e Colonie L. **10,50** (Estero L. **20,5**[illegible]

"LE STRADE"
Italia e Colonie L. **10,50** (Estero L. **20,5**[illegible]

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI PRODOTTO ITALIANO SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XI - N. 12

Dicembre 1934 (A. XIII)

LE OPERE DEL TOURING

GLI STATI DEL MONDO

Commento Geografico-Statistico all' Atlante Internazionale del T. C. I.

L'8 novembre scorso, in occasione del quarantesimo annuale della fondazione del nostro Sodalizio, ha avuto luogo una intima riunione del Consiglio di Amministrazione: si è voluto rievocare brevemente il passato e l'opera di coloro che fanno parte del Consiglio dalla fondazione, si sono commemorati quelli che purtroppo non sono più, ma si sono anche abbozzate nuove iniziative per l'avvenire, giacchè il Touring deve essere, per sua natura, sempre in marcia e non può ammettere sosta. Di questo programma verrà detto a suo tempo ai Soci, ma intanto, per marcare il « presente » fra il passato e il futuro, stava davanti al posto di ogni Consigliere un grosso volume simile, nella veste esteriore, all'Atlante Internazionale: legatura in tela di colore verde oscuro, del rispettabile peso di circa quattro chilogrammi e mezzo, ricco di ben 1296 pagine, denso di testo, di tabelle, di statistiche, adornato da 500 nitidi, efficaci grafici e disegni, tali da rivelare subito all'occhio esperto la particolare perizia degli esecutori. Sulla copertina il titolo in oro, in belle lettere lapidarie: *Gli Stati del Mondo - Commento geografico-statistico all'Atlante Internazionale del T. C. I.*

Se la Direzione del Touring può dolersi che per la sua entità il volume non entri nel novero di quelli che possono venire distribuiti gratuitamente ai Soci o, per meglio dire, che possono essere compresi nell'ammontare della quota sociale, non è meno importante per essa il poter però nutrire certezza che tutti quei Soci che vorranno procurarselo, oltre a riconoscere veramente eccezionali le condizioni alle quali il volume viene ceduto (condizioni segnate nelle note al termine di questo scritto) avranno certo motivo di associarsi al compiacimento del Consiglio del Sodalizio.

Si tratta di una di quelle opere che possono essere affrontate soltanto da Istituti come il nostro, che non abbiano scopi di lucro e che, anzi, siano disposti a subire oneri rilevanti, pur di raggiungere un fine di interesse generale; opere intese a soddisfare a reali esigenze di larghe masse di pubblico e rispondenti alla funzione che il Sodalizio è

COME SI PRESENTA IL VOLUME DEL « COMMENTO GEOGRAFICO STATISTICO ALL'ATLANTE INTERNAZIONALE DEL T. C. I. »

venuto assumendo nella vita nazionale; opere di collaborazione o, meglio, di cooperazione, destinate non a una vita effimera, ma ad essere continuate e perfezionate attraverso una lunga serie di anni e di edizioni.

Iniziato or è più di un anno, il Commento fa ora degno riscontro a quell'Atlante Internazionale che forma il gioiello della biblioteca di tanti Italiani e che ha restituito all'Italia il primato nella tecnica e nella scienza cartografica.

***

I procedimenti della tecnica moderna permettono di raccogliere nello spazio ristretto di una tavola una quantità ingente di dati e di informazioni; la carta geografica è infatti la più densa e la più organica sintesi di dati che la nostra cultura abbia sin qui elaborata; e le tavole d'un Atlante sono, per la finezza del disegno e per la molteplicità dei colori sovrapposti, le più dense tra le carte geografiche. Pur tuttavia, anche un Atlante ha dei limiti; vi sono aspetti, quantità, valori, informazioni che anche il più completo e il più perfetto Atlante non può esprimere; altri dati, che una carta potrebbe fornire, hanno carattere troppo mutevole e transeunte perchè un'opera di grande costo e di notevole durata ne tenga calcolo. Soprattutto, l'Atlante non può spiegare i nessi e le reciproche influenze degli elementi che le sue tavole contengono schematizzate.

Per essere compreso e, per così dire, sfruttato appieno, esso richiede cioè il complemento e l'ausilio di opere geografiche, quasi una piccola biblioteca, che comprenda ad esempio un dizionario geografico aggiornato, un testo di geografia fisica, politica ed economica, una di quelle grandi geografie descrittive, di cui si pubblicano oggi in Italia due cospicui esempi, e, infine, uno degli annuari statistici stranieri, ben noti ai geografi e agli studiosi d'economia, quali il germanico « Almanach de Gotha », il britannico « Statesmans's Year Book », il francese « Annuaire Général Larousse », le austriache « Statistische Tabellen » dello Hübner, l'« Annuaire Statistique » della Società delle Nazioni, ecc. È ovvio che non tutti possono avere sotto mano queste opere di mole notevole e di elevato costo; nè, del resto, la loro consultazione riesce sempre facile e rapida.

La materia, che a fatica si troverebbe sparsa nelle varie opere suddette, è stata condensata, in forma semplice e chiara e ordinata uniformemente secondo uno schema pratico, in questo « Commento » che il Touring offre ai possessori dell'Atlante internazionale e a tutti coloro che s'interessano comunque di geografia o di economia.

Il «Commento» è riuscito un repertorio geografico e statistico di tutti gli Stati del mondo, quale ancora l'Italia non possedeva e che non trova riscontro neppure nella letteratura geografica straniera. Esso non solo dichiara i fatti graficamente rappresentati nelle tavole e ne illustra i rapporti, ma anche fornisce quei dati geografici e statistici che sono più frequentemente ricercati e che è spesso malagevole di rintracciare. Si tratta dunque non d'un testo di geografia, nè d'un'opera scolastica o descrittiva, bensì d'un Manuale concepito per le persone di media cultura, e la cui consultazione risulta tanto più facile in quanto l'uniformità della distribuzione della materia fa sì che non sussistano incertezze circa il capitolo o il paragrafo ove una data notizia deve essere ricercata. Ciò non esclu-

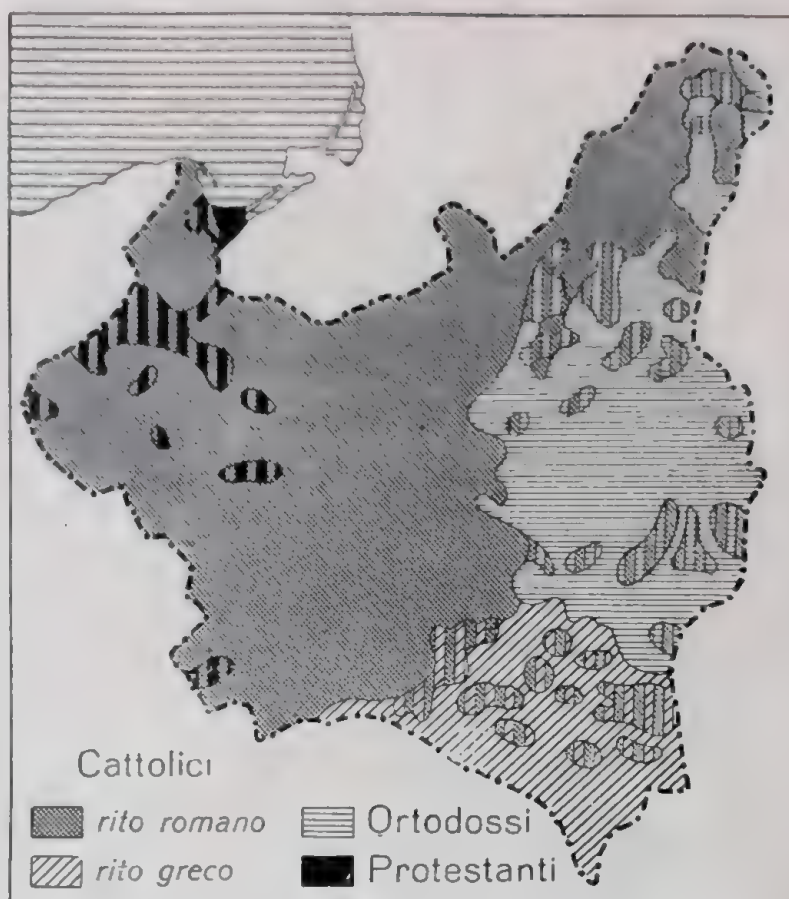
[illegible]lmente che esso possa ren[illegible]osi servizi anche agli stu[illegible] e nelle scuole. Non dunque si [illegible] un doppione, ma una ope[illegible] caratteri e limiti ben [illegible] e che ha un suo compito [illegible] campo della cultura geo[illegible]lla cui diffusione il Sodali[illegible]apportare il maggiore [illegible]to consentitogli dalle sue [illegible]

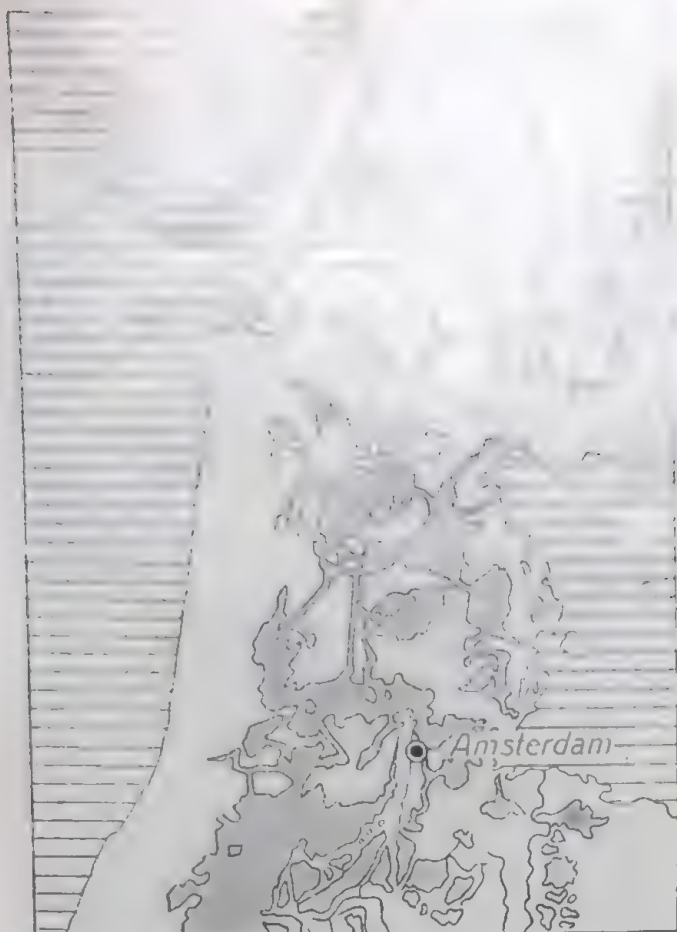
***

DISTRIBUZIONE DELLE RELIGIONI IN POLONIA.
La maggior parte della popolazione polacca (79,4 %) professa la religione cattolica romana, che la stessa Costituzione dichiara « religione dominante ».

Anche questa pubblicazione ha avuto umili inizi. Quando si decise di facilitare la diffusione dell'Atlante mediante la vendita delle tavole separate o a gruppi, sorse l'idea di allegare a ogni tavola o gruppo di tavole un breve testo geografico e statistico, in forma modestissima, quasi delle dispense, che spiegassero e completassero le diverse carte. Nacquero così 60 fascicoli autonomi e atti per la chiarezza e per la esiguità del prezzo a una larga penetrazione; fascicoli indipendenti, ma impostati su una linea uniforme tanto nell'ordine e nella sostanza del breve testo e dell'illustrazione grafica, quanto nelle proporzioni armoniche delle parti. I primi fascicoli uscirono nel dicembre 1933 e gli ultimi maturarono nell'autunno del '34. Completata la serie, parve naturale conclusione il raccoglierli, con le opportune modificazioni, in un unico volume, nel quale i fascicoli formassero ora altrettanti capitoli, aggiungendovi un indice alfabetico, per facilitarne la consultazione.

Per questa iniziativa il Touring non poteva non rivolgersi agli studiosi di geografia italiani che, del resto, già in massima parte avevano collaborato ad altre pubblicazioni del Sodalizio. L'appello è stato accolto con pronta cordialità da una schiera di valenti geografi; l'elenco dei 25 collaboratori, fra i quali sono parecchi dei maggiori nostri cultori di questa disciplina, costituisce non solo un titolo d'onore, ma una garanzia di serietà scientifica pur nella forma divulgativa.

Collaborare a un'opera del genere, significava sottoporsi alla disciplina d'uno schema prestabilito e con uno spazio prefisso, rinunciando a particolari vedute che avrebbero anche potuto migliorare talune parti ma avrebbero nociuto al risultato complessivo. E di avere accettato queste condizioni che potevano costituire un sacrificio, va data lode agli Autori dei diversi capitoli.

Due tendenze si manifestarono infatti all'inizio dei lavori; l'una avrebbe preferito delle semplici tabelle e degli elenchi, come in un annuario statistico; l'altra avrebbe desiderato limitare al minimo le cifre per offrire una trattazione discorsiva. Fu scelta la via di mezzo: contenere la trattazione in limiti ristretti, ma anche animare la esposizione dei dati statistici; chè le fredde cifre, senza gli opportuni confronti, non dicono pressochè nulla a chi non abbia dimestichezza con questo genere di studi.

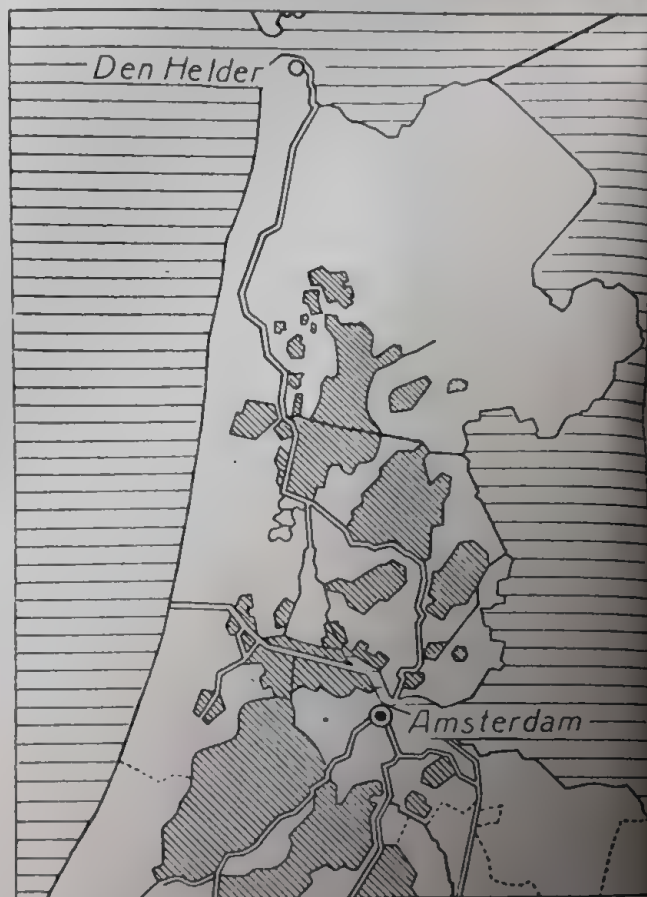
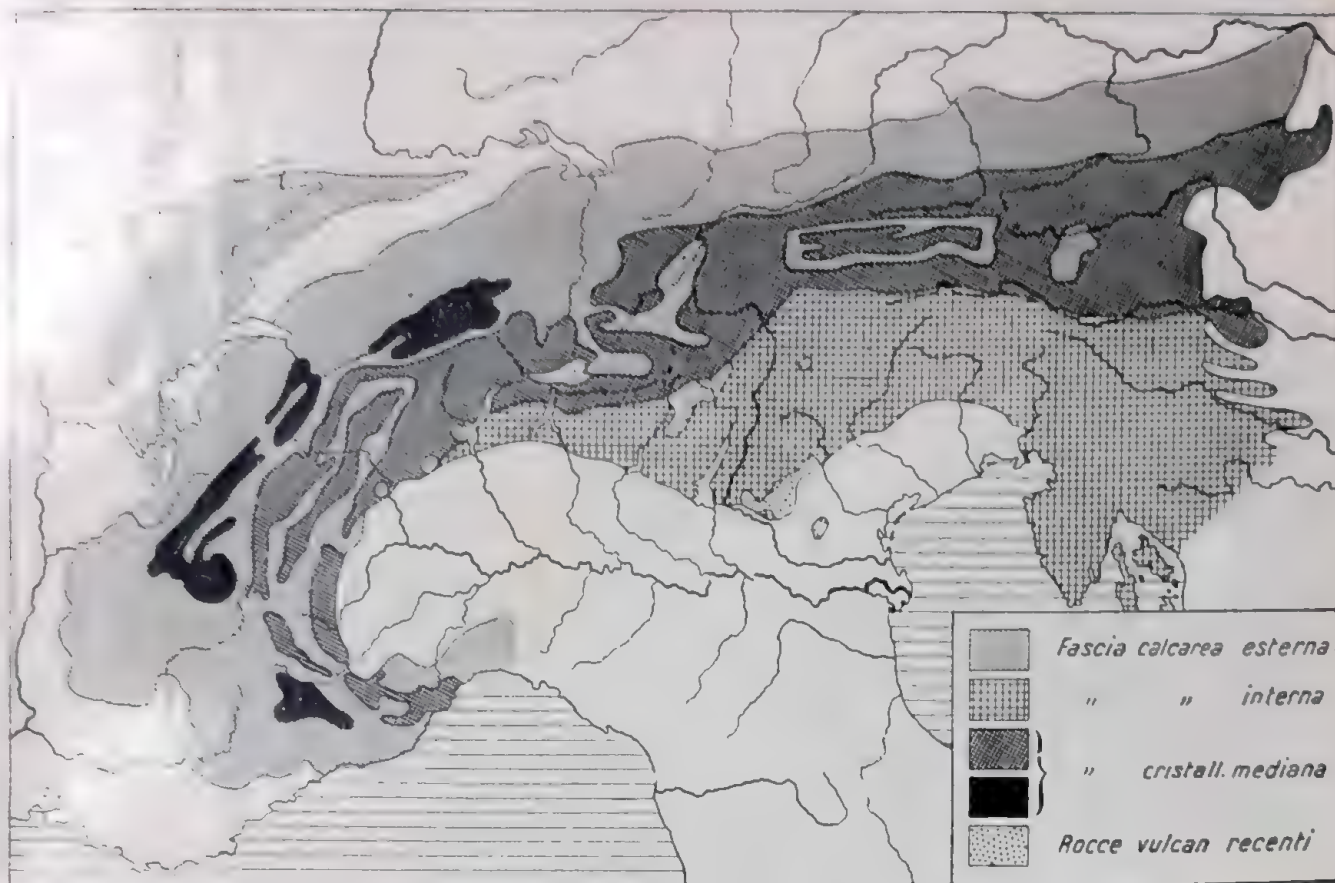
Se si eccettuano i primi tre (*Emisferi Fisici, Terre polari, Comunicazioni mondiali*) e i sei dedicati ai Continenti, i vari capitoli hanno tra di loro una stretta, seppure non rigida, corrispondenza. In ognuno di essi, i primi cinque paragrafi (*situazione geografica, figura, grandezza, rilievo, clima, idrografia*) sono dedicati alla geografia fisica, esposta sobriamente, in modo da condurre anche i meno esperti alla rapida visione di una qual-

LA LOTTA CONTRO LE ACQUE NELL'OLANDA.

Il 40 % della superficie dell'Olanda deve essere protetto contro l'inondazione dalle risorse della tecnica, che ha dovuto procedere alla costruzione di poderosi frangi-onde e dighe murarie colossali per contenere la furia e l'invasione del mare. Nel 1500 l'ottava parte della superficie totale del Paese era ancora ricoperta da laghi e da paludi.

siasi parte della Terra attraverso l'interpretazione integrale della carta geografica. S'intende che per gli argomenti minori, tali paragrafi sono stati riuniti in un solo.

La parte demografica ed economica, che fa seguito, non è distaccata, ma in essa ogni fatto è posto in relazione con le condizioni fisiche. È questa certamente una delle parti più utili e forse quella che sarà letta e consultata con maggiore interesse. Ma non si deve dimenticare che solo chi avrà prima fatte sue le nozioni sui caratteri fisici potrà intendere appieno i seguenti paragrafi sulla *popolazione*, l'*agricoltura*, le *miniere*, le *industrie*, le *comunicazioni* e il *commercio*, che risulteranno come la logica conseguenza delle mutue relazioni fra le attività del lavoro e le condizioni dell'ambiente.

Questi paragrafi costituivano la parte più delicata per la redazione, in un periodo di assestamenti e di trasformazioni rapide nella tecnica, nell'economia e nelle comunicazioni, di trapasso verso un nuovo stadio di cui tutti [illegible] il [illegible]timento. Ecco perchè non si è [illegible] la parte statistica, già di per sè ca[illegible] [illegible]mpi normali, assumesse la preponderanza [illegible] che le è riservata negli Annuari. Di [illegible] demografico ed economico si è indi[illegible] [illegible] l'andamento di un solo anno, bensì, [illegible]mente, quello di una serie di anni; si [illegible] [illegible]luto non solo fornire le statistiche [illegible] facilitarne l'interpretazione, avviando le menti a giudicare qual è la tendenza attuale e a prevedere gli orientamenti futuri attraverso la conoscenza d'un periodo abbastanza lungo e, dov'era necessario e possibile, della situazione dell'immediato anteguerra considerata come stabile e normale.

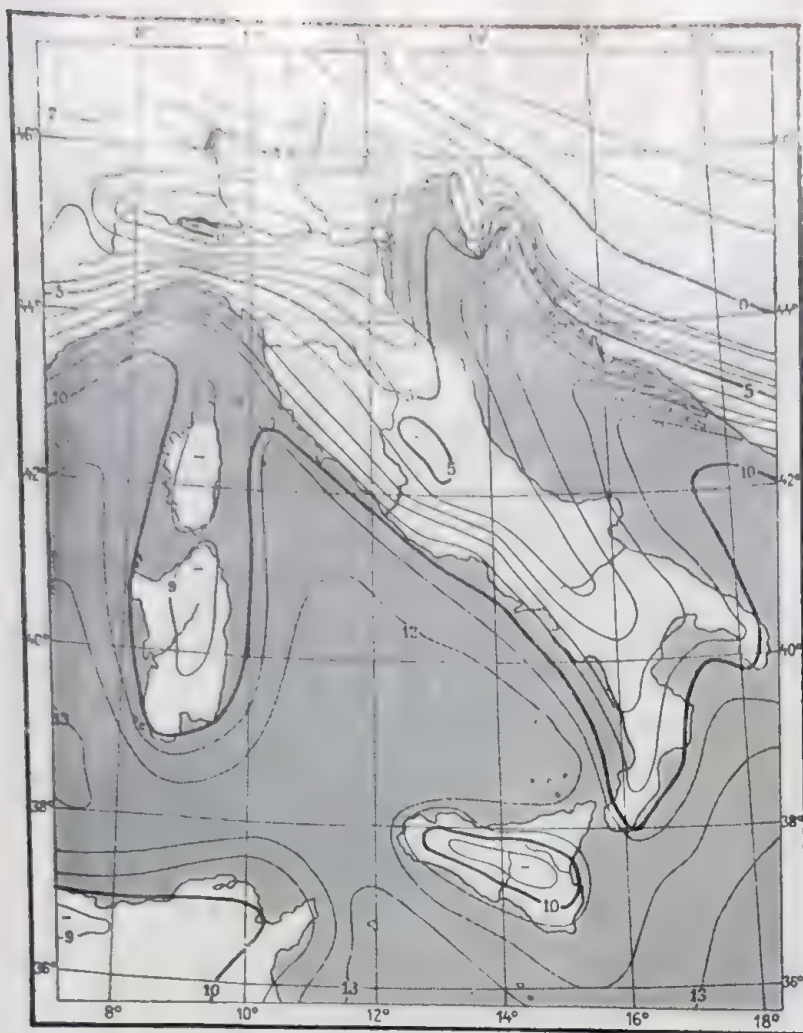
Le fonti statistiche furono i « Censimenti » e gli « Annuari ufficiali » o, in mancanza di essi, le opere statistiche di carattere generale o particolare più reputate. In ogni caso, si è avuto presente di aggiungere il confronto con l'Italia, così come è costantemente richiamata la compartecipazione italiana nei rapporti commerciali con ogni Paese estero. Se non c'inganniamo, è la prima volta che in Italia con pari minuziosa indagine statistico-geografica si presenta il quadro completo,

Al principio di questo secolo, la lotta vantava già grandi successi, mercè il prosciugamento degli acquitrini; con ciò l'Olanda ha guadagnato nuovi ottimi terreni da coltura, i cosidetti « polders ». La percentuale del territorio allagato è scesa così a meno del 10 per cento.

I MATERIALI DEL RILIEVO ALPINO.
La catena alpina risulta costituita di rocce diverse per composizione, origine, età di formazione e disposizione. Nonostante questa varietà che si manifesta talora anche entro angusti spazi, è possibile suddividere tutta la catena in tre fasce longitudinali, ognuna delle quali è caratterizzata dal predominio, in superficie, di un determinato gruppo di rocce. Queste sono: la zona calcarea esterna, la calcarea interna, e la cristallina mediana (esterna ed interna, si capisce, rispetto alla pianura padana).

nella sua relativa brevità, della vita dei singoli Paesi della Terra.

Seguono notizie d'ordine politico-amministrativo, con particolari finanziari e d'altro genere nei paragrafi dedicati all'*organizzazione politica e amministrativa,* alle *forze armate* e alle *notizie pratiche.* Qui si parla della religione, della circoscrizione ecclesiastica, dell'istruzione pubblica, del bilancio dello Stato, delle misure, dei pesi e della moneta d'ogni Paese. Qui è sempre presente l'Italia, nella sua rappresentanza diplomatica e consolare all'estero, nelle istituzioni politiche, patriottiche e benefiche in ogni Stato, nei Fasci italiani all'estero, nelle scuole, nelle eventuali rappresentanze commerciali, negli uffici turistici, nella distribuzione della stampa italiana, ecc. Una somma di informazioni varie, utili a ogni ceto di persone e assai spesso frutto di ricerche originali e complesse.

L'esposizione fatta sopra può indurre a credere che l'opera sia piuttosto arida e pesante. Non vogliamo dire che la sua prosa inframmezzata da tabelle sia raccomandabile come lettura amena; ma non è esagerato asserire che non è facile trovare una lettura più interessante e più nutriente di questa.

Tutto il mondo nelle sue svariatissime forme fisiche e nelle opere e nei modi di vita degli uomini vi è passato in rivista, dalle solitudini polari (descritte dal prof. C. Errera, della R. Università di Bologna) alle dimensioni e alle forme delle Terre e degli Oceani, illustrate in una magistrale sintesi dal sen. prof. Luigi De Marchi, e alle caratteristiche di quel meraviglioso mondo che sono le Alpi, vivacemente esposte alla luce della più recente dottrina dal prof. G. L. Nangeroni, dell'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano; dagli Stati economicamente più progrediti, come gli Stati Uniti d'America o la Gran Bretagna, a quelli più arretrati, come ad esempio, alcuni dell'Asia Centrale o dell'Africa.

I fascicoli dedicati ai Continenti, preparati dal prof. L. F. De Magistris, della R. Università e dell'Università Bocconi di Milano, oltrechè di dottrina abbondano di curiosità, di accostamenti impreveduti, di schizzi efficacissimi, di cui alcuni sono qui riprodotti.

LE ISOTERME DI GENNAIO IN ITALIA (secondo Marinelli).
L'isoterma di 10° abbraccia da N. a S., e viceversa, le isole di Sardegna e Corsica per disporsi poi parallelamente alla costa tirrenica e ionica d'Italia. Nella Sicilia, detta linea rimane invece inscritta entro l'area dell'isola e ne definisce la temperatura ideale.

i nomi che assume la pianura, ad es. a seconda della vegetazione che la ricopre: *llano, savana, prairie, pampa, ecc.!* Sempre pianure, ma che destano immagini quanto differenti e lontane! Numerosi anche i termini che servono a designare le varie forme di monti: dai *pizzi*, dalle *crode*, dai *bricchi*, dalle *torri* e dalle *pale* delle Alpi alle *ambe* d'Etiopia, ai piccoli arrotondati *bur* della Somalia, ai *cerros*, ai *nevados*, alle *sierre* d'Iberia e dell'America Latina, ai *tell* dell'Egitto e della Mesopotamia.

Esemplificare non è facile o, anzi, è troppo facile, chè ogni pagina del volume presenta novità e curiosità: anche nei capitoli dei Paesi europei, che per essere più vicini sono generalmente i più noti, quante precisazioni su fatti della storia politica ed economica recente, che invano si ricercherebbero altrove, sono qui raccolte e inserite al loro posto! Vi sono que-

Per ogni Continente è stato aggiunto un *quadro statistico-politico*, che riassume i dati principali circa la superficie, la popolazione assoluta e relativa degli Stati e loro dipendenze in tre periodi (1901-02; 1912-13; 1932-33), la capitale, la forma di governo, il nome e la data di nomina del Capo dello Stato, la percentuale della nazionalità, la religione predominante, eccetera.

In questi, e nei capitoli dei vari Stati, si dà ragione, tra l'altro, dei termini geografici generici che sono indicati sul retro delle tavole dell'Atlante, con la loro traduzione approssimativa: termini che talora sono ritenuti dai geografi per contraddistinguere una particolare forma di terreno o un fenomeno geografico propri o caratteristici di un Paese. Quanti

LE ISOTERME DI LUGLIO IN ITALIA (secondo Marinelli)
Osservazioni analoghe, che depongono sull'ottimo clima estivo delle sponde marine, occidentale e orientale, d'Italia si possono trarre dall'esame, in questo grafico, della isoterma 25° centigradi.

stioni tuttora aperte e di scottante attualità, come quella del territorio della Saar; altre per ora in secondo piano che torneranno in evidenza a non lontana scadenza: vedi Ungheria o Bulgaria, Corridoio di Danzica o Stati Baltici. Il « Commento » fornisce i termini imparziali obiettivi per farsi un'idea dei diversi problemi, spesso con riferimenti a trattati internazionali e costituzioni locali. Non molti, crediamo, hanno presente la questione dell' Islanda, che tenderebbe a staccarsi dalla Danimarca; nè la situazione in Irlanda si può dire ancora definitivamente stabilizzata. Qual è esattamente la situazione attuale? È quello che il « Commento » dice, pur tacendo delle prospettive politiche, che non possono essere discusse in un'opera di questo genere.

GRAFICO DELLA DENSITÀ DI POPOLAZIONE DELLA PENISOLA SCANDINAVA.
Secondo il censimento del 1-12-1930 la popolazione del Regno di Norvegia ammontava a 2.814.194 abitanti. Essa non costituisce pertanto che l'1 % della Europea anche escludendo da questa la U. R. S. S. - La densità risulta perciò debolissima; cioè di 8,7 abitanti per kmq. Con una tale densità, l'Italia conterebbe meno di tre milioni di abitanti.

Ma, se ci spingiamo verso oriente, le novità si fanno più fitte. Chi scrive non ritiene di essere il solo ad avere un'idea molto vaga della costituzione e della suddivisione politica e amministrativa dell'Unione delle Repubbliche Sovietiche Socialiste che, nell'aprile 1931, da sola contava 161.006.200 abitanti e occupa quasi metà dell'Europa e più d'un terzo dell'Asia; già non è facile ritenere i nomi delle 7 repubbliche federate, delle 16 repubbliche autonome e dei 17 territori autonomi con la relativa capitale, nomi che mescolano gli eroi della rivoluzione russa a toponimi della leggenda orientale, Stalinabad, Samarcanda, Frunze, Magnitogorsk; nè quelli dei vari popoli di ceppo indo-europeo o mongolico che compongono la popolazione dell'Unione.

Nell'Asia Centrale e Orientale, tra Russia, India, Cina e Manciuria e addentro nei confini di questi Stati v'è una zona, ove la dipendenza e l'organizzazione politica è — ed è il meno che si possa dire — molto fluida e oscura. Chi sa con precisione che cosa sia il Tibet, il Turchestan cinese, la Mongolia esterna e interna stiracchiata fra Cina e U. R. S. S., forse tra breve in parte preda dell'esercito del Sol Levante, come già la Manciuria? Il « Commento » ce ne dà brevi, ma definite notizie, così come ci precisa la sistemazione politica e amministrativa della Manciuria. Più a Sud la Cina immensa, nonostante la risonanza che la sua lotta contro il Giappone ha avuto negli ultimi anni, non è molto più nota a chi non vi abbia dedicato studi speciali. Qual è attualmente l'ordine politico, quali le grandi linee dell'economia di quel Paese, la cui popolazione supe-

GIACIMENTI MINERARÎ DELLA BULGARIA

Mancanza di capitali e difficoltà di comunicazioni hanno ritardato e ritardano la messa in valore della ricchezza mineraria del suolo bulgaro. Attualmente hanno particolare importanza solo le miniere di carbon fossile e di rame. E' stata segnalata la presenza del petrolio, ma non è determinata la consistenza dei depositi.

ra quella dell'intera popolatissima Europa? India, Malacca, Indocina, Siam, Insulindia, Filippine, Stati e territori e colonie e Mandati, di cui quasi quotidianamente i giornali ci parlano, sia che ci visiti un maragià dagli occhi di bragia o un re mediti un'abdicazione o che i produttori degli Stati Uniti si preoccupino della concorrenza dei prodotti filippini.

L'Africa ha subìto, nei tre lustri trascorsi dalla fine della guerra, una trasformazione rapidissima: piantagioni e miniere, nuove città sorte in mezzo alla foresta o alla savana, strade e ferrovie e linee aeree; si lancia non una ma più transahariane e la Cairo-Capo, vaticinata da Cecil Rhodes, è quasi un fatto compiuto, come la transafricana Benguella-Dar es Salaam; le colonie italiane, saldamente pacificate, sono sulla via della piena valorizzazione. Pur tuttavia chi scorrerà le 196 pagine dedicate all'Africa in questo « Commento » stupirà nel constatare le reali proporzioni del progresso compiuto dal Continente misterioso, che ancora 40 anni fa, quando il Touring muoveva i primi passi, era la meta spesso fatale di tanti nostri eroici esploratori.

Altre curiosità potrà soddisfare il lettore nei capitoli dell' America (sovranità nella Groenlandia, questioni di Leticia, di Tacna e Arica, del Chaco Boreal) e in quelli dell'Oceania, ove gli ultimi mangiatori di carne umana scambiano con le autorità europee, giapponesi o australiane la zanna istoriata dell'omaggio.

Un paragrafo di utilità pratica generale è

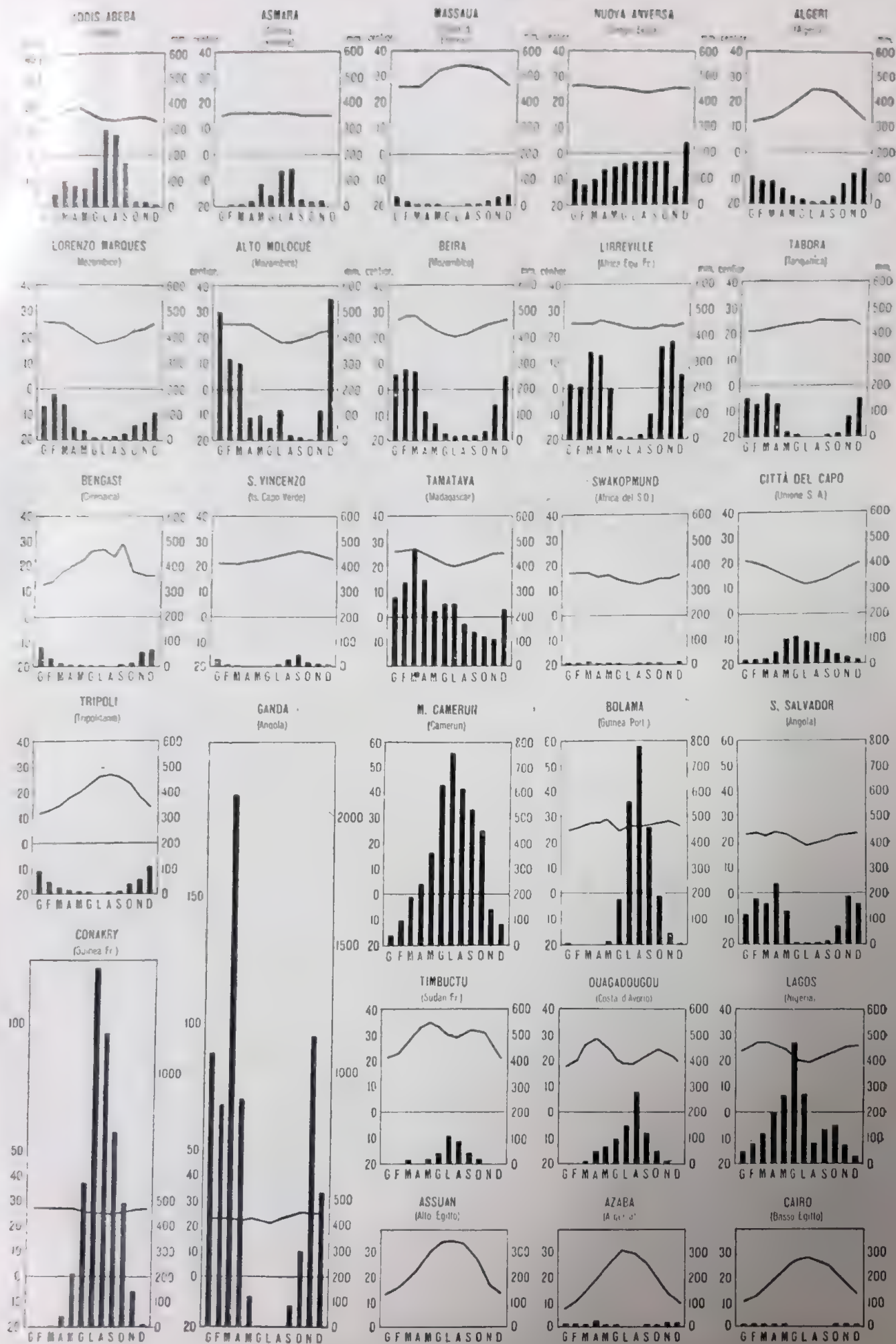



GRAFICO DELLE MEDIE MENSILI DELLE TEMPERATURE E DELLE PRECIPITAZIONI NEL CONTINENTE AFRICANO.
L'esame delle temperature locali (segnate a sinistra dei grafici) mostra la corrispondenza tra N e S nei mesi più caldi e più freddi. Non meno eloquente è la distribuzione della piovosità sulla cimosa mediterranea.

LA FORMA CHE ASSUMEREBBERO ASIA ED EUROPA IN SEGUITO A UN BRADISISMO DISCENDENTE DI 200 METRI.
Gli scienziati si compiacciono sovente di queste ricerche, che rappresentano situazioni curiose della nostra Terra abitata nell'ipotesi di fenomeni geologici... che naturalmente nessuno — neppure gli scienziati — si augurano che abbiano ad avverarsi. La U.R.R.S. verrebbe in gran parte sommersa sotto le acque; il Mar Nero e il Mar Caspio farebbero tutt'uno col Baltico, il Mare del Nord e l'Oceano Glaciale artico; il Golfo Persico giungerebbe fino alla Palestina; la vallata inferiore del Gange darebbe a sua volta luogo ad un grande golfo; la parte orientale d'Italia verrebbe in gran parte sommersa; il Regno Unito si frazionerebbe in un arcipelago di isole.

per ogni Stato, quello dei pesi, delle misure e della moneta, di cui il «Commento» indica il valore legale e, approssimativamente, quello reale. In tanta deprecata confusione monetaria, ecco un informatore pronto e, quel che più conta aggiornato.

La comprensione del testo è facilitata da un corredo ricchissimo di cartine e schizzi espressamente preparati: schizzi geologici, oro-tectonici, delle isoterme, della distribuzione delle precipitazioni, schemi della portata dei fiumi, della densità demografica, cartine delle colture, delle miniere, della produzione agricola e industriale, delle comunicazioni, ecc.; in tutto 498 grafici, un vero atlantino, di cui il presente articolo offre qualche saggio.

***

Un'opera così ricca d'interesse si raccomanda da sè a gran numero di persone; non v'è dubbio quindi che essa troverà nel pubblico italiano quella pronta diffusione, che sogliono raggiungere tutte le pubblicazioni del Touring e che era nella certezza dei Dirigenti allorquando fu decisa questa impresa.

Essa consta di due parti: l'una duratura, ma perfettibile sino a raggiungere la più armoniosa organicità e la più cristallina chiarez-

[illegible]nto al suo grande porto artificiale (uno dei [illegible] nella terra) ma al fatto di essere situata [illegible]o sulla rotta delle grandi vie transoceaniche [illegible]ropa-Australia ed Europa-Estremo Oriente.

Seguono, per importanza di popolazione, *Jaffna* (X 19) con 45 708 abitanti, situata alla estremità settentrionale dell'isola; *Galle* (Z 19), all'estremità meridionale, l'antico porto principale di Ceylon, che da 28 661 abitanti nel 1871 è salita a 38 424 nel 1931. La città ha molto sofferto per il trasporto delle operazioni portuarie a Colombo, cosicchè la popolazione dal 1911 è in decrescenza. Quarta città per numero di abitanti è *Kandy* (Y 20): 19 754 abitanti nel 1871 e 36 541 nel 1931. Deve il suo sviluppo alle grandi piantagioni di caucciù e di tè, che formano la caratteristica economia fondamentale di tutta la zona. Altre città sui 10 000 abitanti sono: Nuwara Eliya (Z 20), Batticaloa (Y 21), Trincomalee (Y 20) e l'antica città di Anuradhapura (Y 19).

6. RISORSE ECONOMICHE.

[illegible]RICOLTURA. — L'economia dell'isola è a base essenzialmente agricola a carattere tropico-equatoriale. La *superficie coltivata* si aggira su 1 200 000 ha. Le principali *coltivazioni* sono: la palma del cocco (33 % della superficie totale coltivata), il riso (28 %), la gomma (15 %), il tè (15 %).

I *palmeti di cocco* sono frequentissimi nella sezione sud-orientale dell'isola, date le più copiose precipitazioni. Molto importante è quindi la produzione di noci di cocco fresche ed essiccate, di olio di noci e di copra. Colombo e Galle posseggono numerosi oleifici moderni, che vanno soppiantando gli oleifici indigeni. Coltura di grande reddito è quella del *tè* (tè verde e tè nero), che ha avuto uno sviluppo enorme: 4 ha. nel 1867, 3756 nel 1880; attualmente circa 200 000 ha. (di cui l'80 % nel distretto di Kandy). La coltivazione è concentrata nella regione montuosa centrale, abbondantemente provvista di piogge.

La coltivazione del tè è andata soppiantando quella del *caffè*, che oggi non occupa più di 1000 ettari.

Il *caucciù* è localizzato soprattutto nella sezione SW dell'isola: le principali piantagioni sono quelle di Sabaragamuwa, della Western e della Southern Province (circa il 70 % della superficie

COLTURE PREVALENTI E ZONE DI VEGETAZIONE.

totale coltivata a caucciù). L'*Hevea Brasiliensis* trova il suo *habitat* migliore nella zona collinosa tra Colombo e Galle, dove la superficie negli ultimi vent'anni si è addirittura decuplicata. Il prodotto dà luogo a una ingente esportazione verso i grandi paesi dell'industria automobilistica. Di notevole interesse sono anche le piantagioni di *cacao*, che per altro vanno diminuendo a tutto vantaggio della gomma (nel complesso 14 000 ha. coltivati e 40 000 q. esportati), quelle della *cannella*, pregiatissima, che fornisce circa la metà del prodotto mondiale. Insieme con le spezie, la cannella fu il solo articolo di esportazione fino al 1840.

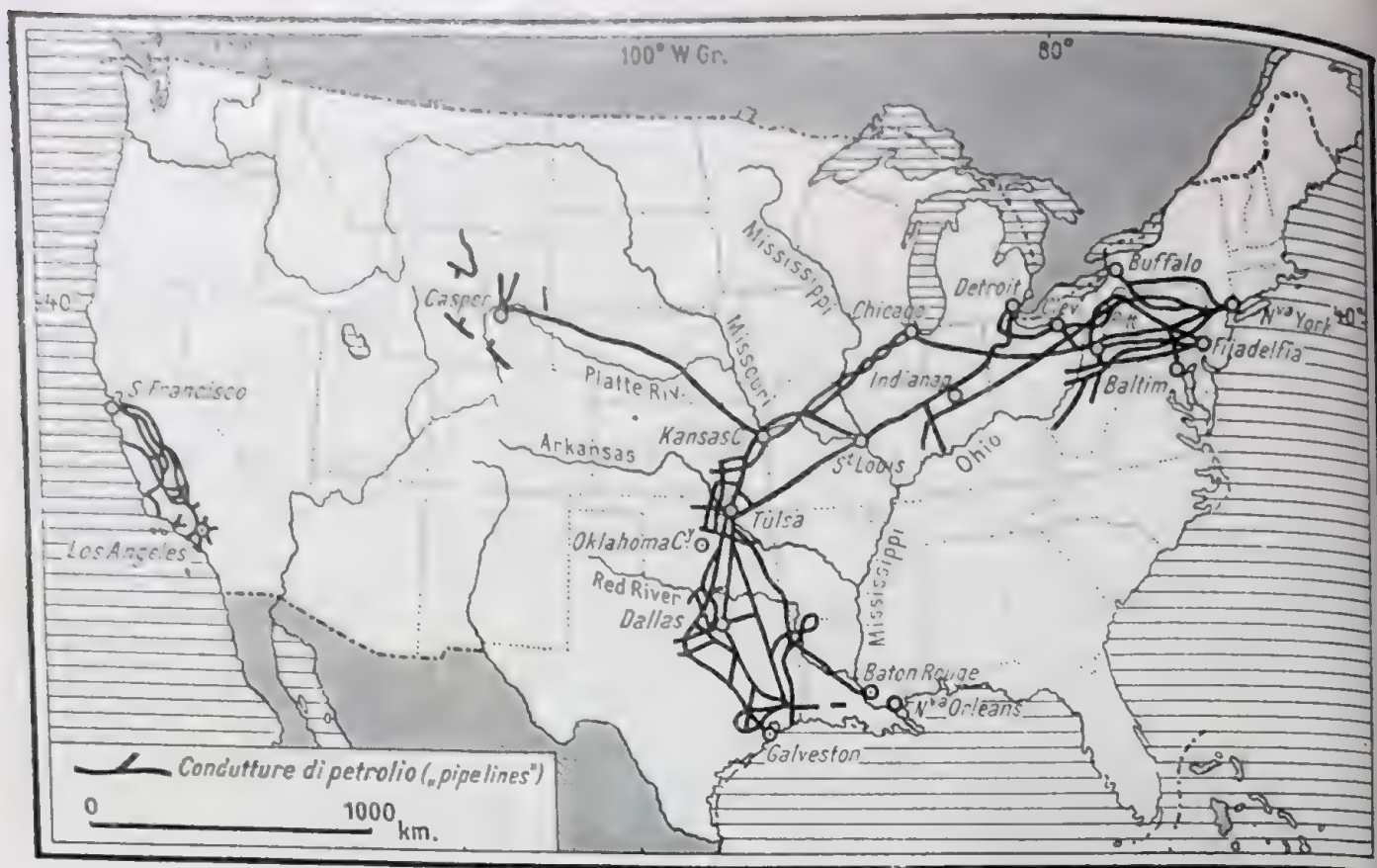
Cereale di larga coltivazione è il *riso* (500-550 000 ha. coltivati) nelle zone pianeggianti, soprattutto nella sezione sud-occidentale.

PRODUZIONE AGRICOLA DI CEYLON.

(quintali)

	Media annua 1923-27	1929-30	1930-31	1931-32
Riso	2 490 000	3 080 000	—	—
Zucchero di canna	4 000	—	—	—
Cacao (esportazione)	34 992	39 227	38 951	41 925
Tè (esportazione)	944 268	1 141 178	1 102 711	1 106 623
Caffè	400	400	—	—
[illegible]	42 000	40 000	—	—
[illegible]	810	1 600	—	—
[illegible]	350	690	—	—
[illegible]azione)	417 745	350 772	357 997	340 022
[illegible]	1 135 988	1 037 625	920 838	953 718
[illegible] d[illegible]azione)	294 012	446 307	388 015	489 108
[illegible]ciù ([illegible]	487 005	819 329	826 924	659 301

[illegible]IONE IN FORMATO RIDOTTO D'UNA PAGINA DEL CAPITOLO « INDIA E CEYLON » DEL « COMMENTO ».

[illegible] grafico è chiaro e ben leggibile; i grafici di pronta comprensione; le tabelle equilibratissime e [illegible]n pigiate. Così sono un po' tutte le pagine del « Commento ».

LA RETE DELLE PRINCIPALI CONDUTTURE DI PETROLIO NEGLI STATI UNITI.

Gli Stati Uniti sono la patria del petrolio, di cui vantano giacimenti ricchissimi specialmente ad oriente del Missisipi, dal Texas al Kansas, e dai quali proviene circa la metà dell'altissima produzione di quei Paesi. Grandiosa è l'organizzazione tecnica e commerciale di questa industria nella quale sono investiti capitali immensi e che è controllata da pochissimi organismi. Imponenti oleodotti metallici (pipe-lines), lunghi perfino tremila chilometri, sono stati costruiti per un rapido ed economico invio del petrolio dai pozzi ai luoghi di consumo e ai porti, dove viene direttamente passato a navi-cisterna costituenti una vera flotta.

za; l'altra, per sua natura variabile nel tempo. Di questa specialmente s'imporrà una revisione periodica per aggiornare i dati statistici e le considerazioni che li spiegano o ne discendono. L'approvazione dei competenti e il favore dei Soci e del pubblico, confermandone l'utilità, renderanno possibili frequenti nuove edizioni, che manterranno fresca e viva questa documentazione. Al perfezionamento delle venture edizioni il Touring invita i suoi Soci, ringraziandoli sin d'ora del loro insostituibile contributo. Il Touring ha fatto del suo meglio per facilitare questa diffusione stabilendo, com'è sua universalmente nota tradizione, un prezzo eccezionalmente modesto, tanto più se si pensa al peso e alla qualità della carta, della stampa e della legatura.

***

La conclusione di questo scritto non potrebbe essere molto diversa da quella della prefazione del volume:

« Un popolo, che ha dominato sul più vasto Impero, che ha dato in ogni tempo la più gloriosa schiera di scopritori di vie marittime, terrestri e aeree, non può restar pago di conoscere la propria casa. Con il progresso delle comunicazioni, il globo, secondo la efficace immagine del Duce, è diventato « tascabile »; nonostante le barriere artificiali che si vengono elevando, le interdipendenze fra Nazione e Nazione si fanno sempre più strette; la lotta per la conquista e il mantenimento dei mercati e per il predominio economico e politico diviene sempre più aspra. Una più diffusa, più profonda e aggiornata conoscenza delle condizioni geografiche ed economiche di tutti i Paesi del globo è indispensabile non solo per motivi ideali, ma anche perchè nessuna opportunità di giovare alla Nazione passi inosservata e trascurata. Il Touring sarà pago se quest'opera potrà contribuire in qualche misura a tale risultato ».

LA DIREZIONE GENERALE DEL T. C. I.

Som[illegible] dei capitoli che compongono il "Commento all' Atlante Internazionale,,

Come è stato rilevato nella prima parte di questo scritto, « Il Commento geografico-statistico all'Atlante Internazionale del T. C. I. » costituisce un'opera di grande mole: il volume è del formato di cm. 22 × 31 e dello spessore di cm. 6. Le pagine sono 1296, gli schizzi e le cartine 498. La rilegatura, particolarmente accurata, è identica a quella dell'« Atlante Internazionale », cioè in tela e oro.

Nell'intento di favorire la diffusione delle conoscenze geografiche ed anche per offrire ai Soci, in occasione del quarantennio, una pubblicazione a condizioni di eccezionale favore, il volume viene messo in vendita al prezzo specialissimo di **L. 35**.— presso la Sede del T.C.I. (L. 70.— per i non Soci).

Per le spese di spedizione in Italia e Colonie aggiungere L. 5.—. Inviare cioè complessivamente L. 40. Per l'Estero le spese variano da Paese a Paese (inviare l'importo relativo o chiedere informazioni all'Amministrazione del T. C. I.).

I testi di commento ad ogni tavola dell'Atlante verranno ancora venduti in fascicoli separati (questi corrispondono ai capitoli del volume, di cui è riprodotto sopra il sommario). In relazione al prezzo specialissimo fissato per il volume, vengono ridotti anche i prezzi dei fascicoli rispetto a quelli già indicati nei numeri precedenti di questa Rivista, e precisamente:

	Alla Sede	Italia e Col.	Estero
I fascicoli 2 e 32 verranno ceduti a	L. 0,75	L. 1,25	L. 1,50
» » 6, 8, 10, 11, 12, 16, 18, 19, 21, 23, 27, 31, 34, 35, 42 a	L. 1,—	L. 1,50	L. 1,75
» » 1, 5, 9, 13, 15, 17, 20, 22, 25, 26, 28, 29, 43, 44, 48, 52, 54, 59, 60, a	L. 1,25	L. 1,75	L. 2.—
» » 4, 7, 14, 30, 33, 36, 37, 40, 45, 50, 51, 55, 56, 57, a .	L. 1,50	L. 2,—	L. 2,25
» » 24, 41, 47, 49, 53, 58 a	L. 1,75	L. 2,50	L. 3,—
» » 3, 38, 39, 46, a	L. 2,—	L. 2,75	L. 3,50

La serie dei 60 fascicoli raccolta in una elegante cartella in telà e oro verrà ceduta al prezzo di L. 35.— (non Soci L. 70.—) più le spese di spedizione come per il volume rilegato.

Nell[illegible] solennità di fine d'anno, l'« Atlante Internazionale del T. C. I. » e il [illegible] Stati del Mondo», sia isolatamente, sia assieme, possono formare [illegible] una superba strenna.

Per[illegible]ofittarne? Per coloro che acquistano contemporaneamente Atlante e Volume « Gli Stati del Mondo », il prezzo complessivo è ridotto a L. [illegible] (Aggiungere L. 20.- per le spese di spedizione per l'Italia e Colonie).

(*fot. Alinari*)

LA CHIESA DI SANTO STEFANO ROTONDO IN ROMA - ESTERNO.

UNA CURIOSA CHIESA ROMANA

S. STEFANO ROTONDO

All'estremità meridionale del Celio, vicino a Santa Maria in Domnica o alla Navicella, sorge la chiesa di Santo Stefano Rotondo, di un tipo del tutto estraneo a Roma. L'ingresso è in quella caratteristica via lunga e stretta che unisce il Laterano alla Navicella. Una di quelle vie prettamente romane costeggiate da muri anneriti, silenziose, assolate, come se ne vedono ancora sull'Aventino.

L'aspetto esterno della Chiesa è quello di un'enorme mole circolare di mattoni scoperti, solida e larga come una fortezza. Di fronte alla incantevole grazia cinquecentesca di Santa Maria in Domnica, la sua nudità medioevale meraviglia e lascia sorpresi.

L'origine di Santo Stefano Rotondo è un problema ancora insoluto. Il *Liber pontificalis,* dice che la consacrò papa Simplicio (468-483). Ma la sua stranissima forma rotonda, rara in Italia per una chiesa, ed unica in Roma (Santa Costanza è un mausoleo) fece sospettare che la chiesa cristiana si fosse annidata, come spesso avveniva, in un edificio pagano. E si pensò all'aula centrale del *macellum magnum* di Nerone. Ma poichè la struttura dei muri si rivela non anteriore al V secolo, ed essendo poco probabile che in quell'epoca si costruisse un così grande edificio pubblico che non fosse una chiesa, si immaginò un rifacimento *ex novo* nella fine del IV secolo, per usi civili, della grande aula pagana, trasformata poi in chiesa. Ma gli scavi recenti hanno dimostrato che, se siamo vicini ad antiche costruzioni romane (immediata era la caserma dei *milites peregrini o frumentarii*), nessun edificio circolare esisteva lì, e che la pianta delle costruzioni sotto la chiesa aveva tutt'altro andamento.

Questa ipotesi non regge anche per il fatto che gli archi del colonnato esterno si appoggiano al capitello per mezzo del pulvino,

LA CHIESA DI SANTO STEFANO ROTONDO IN ROMA — VEDUTA DELL'INTERNO.

(Fot. Alinari)

elemento che a Roma non si trova mai prima del V secolo.

L'ipotesi più probabile resta dunque che sia stata costruita proprio da S. Simplicio intorno al 470.

Ora la chiesa si presenta in una forma stranissima e sconclusionata, con due giri concentrici di colonne, e con un gran colonnato nel centro, che sostiene il tetto, e che spezza l'armonia delle colonne e dà a tutto l'edificio un aspetto disordinato.

Il giro interno di colonne più alte, sorregge una bella trabeazione, per mezzo di capitelli di ordine ionico, assai rari nel Medio Evo in Roma.

Il giro esterno di colonne più piccole, ora incassate nel muro, per mezzo di pulvini, sorreggeva degli archetti. Al di là di queste si apriva il terzo anello, ora murato, concentrico al resto della chiesa, come si vede chiaramente per le colonne incassate nel muro, e nei resti dei muri.

Nel 646 il papa Teodoro chiuse una delle porte, vi sostituì un'absidiola, e vi creò la cappella dei SS. Primo e Feliciano. E nel 772 papa Adriano alzò l'altissimo colonnato per sorreggere le travature del tetto, e per bilanciare la spinta dei muri esterni. Innocenzo II, nel XII secolo, creò la nuova porta e il pronao, e nel 1450 Nicola V chiuse l'anello esterno, ridusse la chiesa come è ora e la arricchì di belle decorazioni ora scomparse.

Da questo insieme di cose la chiesa ha preso l'aspetto come di fabbrica lasciata a metà, per imperizia dei costruttori. Viene ad essere una cosa immensa ma non grandiosa, strana ma non originale. Così imbiancata a calce fa capire quasi come si sia pensato in origine ad un mattatoio. Ha il diametro di 65 metri, cioè assai più lungo di quello del Pantheon, ma quale differenza di forza fra la cupola meravigliosa e questo tetto ingenuamente sorretto da altissime colonne!

Certo che con i colonnati in efficienza, e le finestre murate in alto riaperte, e ricostruito l'anello esterno, secondo le tracce ancora evidenti del muro, tornerebbe alla luce uno dei più strani ed interessanti monumenti cristiani, senza precedenti e senza uguale.

Le opere d'arte racchiuse in Santo Stefano Rotondo, oltre alla cattedra episcopale, dove si vuole che S. Gregorio Magno abbia pronunciata una delle sue famose omelie e ad un sepolcro del 1500, sono un mosaico del VII secolo ed una serie di affreschi del XVI. Il mosaico nell'absidiola della cappella datato intorno al 648, rappresenta la Croce gemmata sormontata dal busto di Cristo tra due santi. Questo schema di rappresentazione della crocifissione, schema che ha come origine una delle fialette del tesoro di Monza, denota come tuttora nel VII secolo, si provasse repulsione nel rappresentare Dio che soffre il martirio degradante degli schiavi. Stilisticamente siamo nel periodo in cui l'arte si avvicinava al massimo della stilizzazione nel IX secolo, al massimo dello schematismo. Ma qui le figure hanno ancora qualche ricordo di realismo. Tutto intorno alla chiesa si svolge un enorme ciclo di 34 pitture, di rappresentazioni raccapriccianti di martirii. Sono opera del Pomarancio e del Tempesta, e potrei assicurare che sono il più brutto monumento pittorico di Roma. Una enorme area di circa duecento metri quadrati complessivi, coperta di squartamenti, di uccisioni, di arsioni, di supplizi, di sangue, di stragi. Trionfo assoluto del cattivo gusto e dell'atrocità.

All'epoca dei viaggiatori romantici a Roma, era di prammatica andare a rabbrividire e ad indignarsi nel freddo della grande chiesa di fronte a quelle pitture. Narra Stendhal nelle sue *Promenades dans Rome* che le signore che l'accompagnavano nella sua visita, fuggirono inorridite non resistendo a quella vista.

Questa è una schematica rievocazione di una delle più interessanti chiese di Roma, che sorge in un colle ricchissimo di memorie e di monumenti, ora finalmente ripristinato alla sua bellezza con i nuovi lavori.

E il Celio — che fu quartiere di caserme sotto l'impero, che fu orrendamente devastato dalla distruzione di Roberto il Guiscardo nel 1084, abbandonato del tutto per la mancanza d'acqua causata dalla rottura degli acquedotti durante l'esilio dei papi ad Avignone, dopo aver avuto un periodo di splendore quando Ciriaco Mattei creò la splendida Villa Celimontana — ora finalmente, con l'apertura di questa al pubblico, con la creazione dei nuovi bellissimi stradoni, è di uno splendore quale non ebbe mai nella sua lunghissima storia.

PIERO TOMEI

(*fot. P. Signorini*)

[illegible] TERMINILLETTO COL RIFUGIO UMBERTO I (VEDUTA INVERNALE). NELLO SFONDO, LA PIANA REATINA.

IL TERMINILLO, MONTAGNA DI ROMA

(*fot. Giudici*)

LA COLONNA [illegible] ALL'INIZIO DELLA [illegible].

PRESSO la Galleria di Piazza Colonna, a Roma, le luci di alcuni torpedoni rompono l'oscurità della Piazza, ancora deserta nell'ora antelucana. A poco a poco sbucano frattanto rapidi, da ogni parte, giovanotti e ragazze in calzoni, [illegible] lunghi sci sulle spalle. Carichi, i torpedoni [illegible]ra attraverso la città tuttora [illegible], imboccano la Via Salaria. [illegible], spuntano finalmente a il[illegible] pagna livida, gli alberi stec[illegible] lungo la strada.

[illegible] a Rieti. Quasi ci siamo. Eccola laggiù, adagiata su di un estremo lembo della fertile conca nella quale brillano i meandri dei suoi tre fiumi: il Velino, il Turano e il Salto. Tutto intorno colli e monti boscosi, tra i quali si nascondono alcuni dei più famosi santuari francescani. Domina su tutto il Terminillo, il « Tetricus Mons » degli antichi, ricoperto di neve, come stagliato nello sfondo azzurro del cielo. Spiccano nitidi il cono del Terminilletto, sul quale è il «Rifugio Umberto I » del C. A. I., le rocce dei Sassetelli, la cima del Terminillo vero e proprio.

La bella e industre cittadina nella quale è così vivo fervore di rinnovamento, è presto raggiunta, attraversata, oltrepassata.

Ecco la borgatella di Vazia (chiamata fino a qualche anno fa Villa Troiana), antico nome di una città sabina; dopo 6 km. da Rieti, siamo a Lisciano; e qui i torpedoni iniziano il percorso della nuova strada.

Al principio di essa, su una colonna romana di granito, alta 6 m., leggiamo un'iscrizione in lettere di bronzo:

CON QUESTA STRADA — DA — BENITO MUSSOLINI — FU RIVELATA A ROMA — LA SUA MONTAGNA — 23 DIC. - A. XII.

(fot. P. Signorini)

UN TRATTO DELLA STRADA ATTRAVERSO LA FAGGETA.

grande vantaggio che sarà per de-
rivarne alla città. Cosicchè non so-
lo avocò a sè la compilazione del
progetto e la direzione dell'opera,
ma ha iniziato tutto un vasto pia-
no di attrezzatura e di organizza-
zione, con la costruzione di un ac-
quedotto che possa servire tutta la
zona turistica, con l'impianto di
una linea elettrica e telefonica e
con la preparazione di un piano
regolatore. Questa l'opera non lie-
ve cui si è accinto con lena e con
amore il Podestà di Rieti, on. Ma-
rio Marcucci.

Costruita con grande rapidità,
questa strada di sedici chilometri
e mezzo di sviluppo, larga m. 6,
a fondo cilindrato e bitumato, era
nel dicembre scorso terminata già
per metà: è oggi un fatto compiu-
to e la sua inaugurazione avverrà
alla caduta delle prime nevi.

Partendosi, come abbiamo det-
to, da Lisciano, dopo un viale d
pini di mezzo chilometro di svilup-
po, essa s'inoltra nel vallone de
Ceraso, si snoda lungo il versant
O e SO del Monte Calcarone, of
frendo un'incantevole veduta su
la valle di Rieti con il Lago Lun
go, quello di Ripasottile e, anco
ra più avanti, il Lago di Cantalic
e quello pittoresco di Piediluco, la Valle d
Tevere e della Nera. Verso Est spiccano ma
stosi il Gran Sasso, la Maiella, il Velino,
Porcini; a nord, i contrafforti appenninici d
gradanti fino alla piana di Corese e a Roma
Si lascia a sinistra il Colle Rischiara, e
sbocca al Piano delle Rosce (m. 1100), vast
prateria dove la rotabile si svolge sul versa
te est del M. Calcarone, con un rettifilo t
aceri e faggi.

Qui aveva termine nell'inverno scorso
primo tronco della strada e qui bisognav
per forza abbandonare la macchina per pr
seguire a piedi. Oggi il rombo del motor
continua a cantare anche più su e ci accom
pagna sul versante est di Costa della Torre
dove la strada si affaccia di nuovo sulla pi
nura reatina; e più in là, dove percorre
versante sud di Cima di Macchie, e taglia
fianchi del Colle Covemese (ora prativi, or
ricoperti da folte faggete). Al 13° km. da Li

È esatto. La strada è nata per volere del Duce; il quale, in una visita in posto, due anni fa, intuì immediatamente come l'Urbe potesse, dopo il mare, avere vicina anche la montagna. E volle subito valorizzarla; tradurre in atto quella che era stata la visione intuitiva; volle fornire il mezzo di rapidamente raggiungere gli alti campi nevosi per lo sport invernale, le verdeggianti vallette piene d'ombra e di frescura per la stagione estiva.

L'accesso rotabile al Terminillo è stato costruito con contributi vari: primo quello del Duce (400.000 lire), cui si aggiunsero quello del Governatorato di Roma (500.000), del Sottosegretariato Nazionale per le Bonifiche (440.000) dell' Opera Nazionale Dopolavoro (50.000) e soprattutto col notevolissimo intervento finanziario di circa 4.000.000 del Comune di Rieti il quale, incoraggiato dall'alto interessamento del Capo del Governo, si è assunto il non lieve onere, convinto del

(fot. Giudici)

UN TRATTO E UNA SVOLTA DELLA NUOVA STRADA DEL TERMINILLO.

[illegible] il torpedone raggiunge Pian de' Valli, vasto ed ottimo campo sciistico e punto di partenza di interessanti gite sciatorie; percorrendo infine tutto il bellissimo costone panoramico del Terminilluccio e di Forca Nobile tocchiamo (a km. 16.500 da Lisciano, 22.500 da Rieti), il termine della strada a Campoforogna (m. 1751), magnifico centro turistico, non soltanto invernale ma anche estivo, data la sua altitudine e la sua posizione sul versante sud-est.

Il Terminillo.

Consideriamo un po', ora, questa montagna, diventata nostra [illegible] odierna.

Fra tutti i monti dell'Italia centrale il Terminillo è il più vicino a Roma; esso può dirsi anzi [illegible]

gioni dell'anno, ha condotto i propri soci a conoscere la loro montagna, formando un appassionato nucleo di alpinisti. Alcuni operai di un grosso stabilimento di Rieti infine, (quello della « Supertessile »), hanno perfino impegnato per mesi le loro ore libere dal lavoro per costruirsi lassù una capanna per sciatori, la Capanna Trebiani.

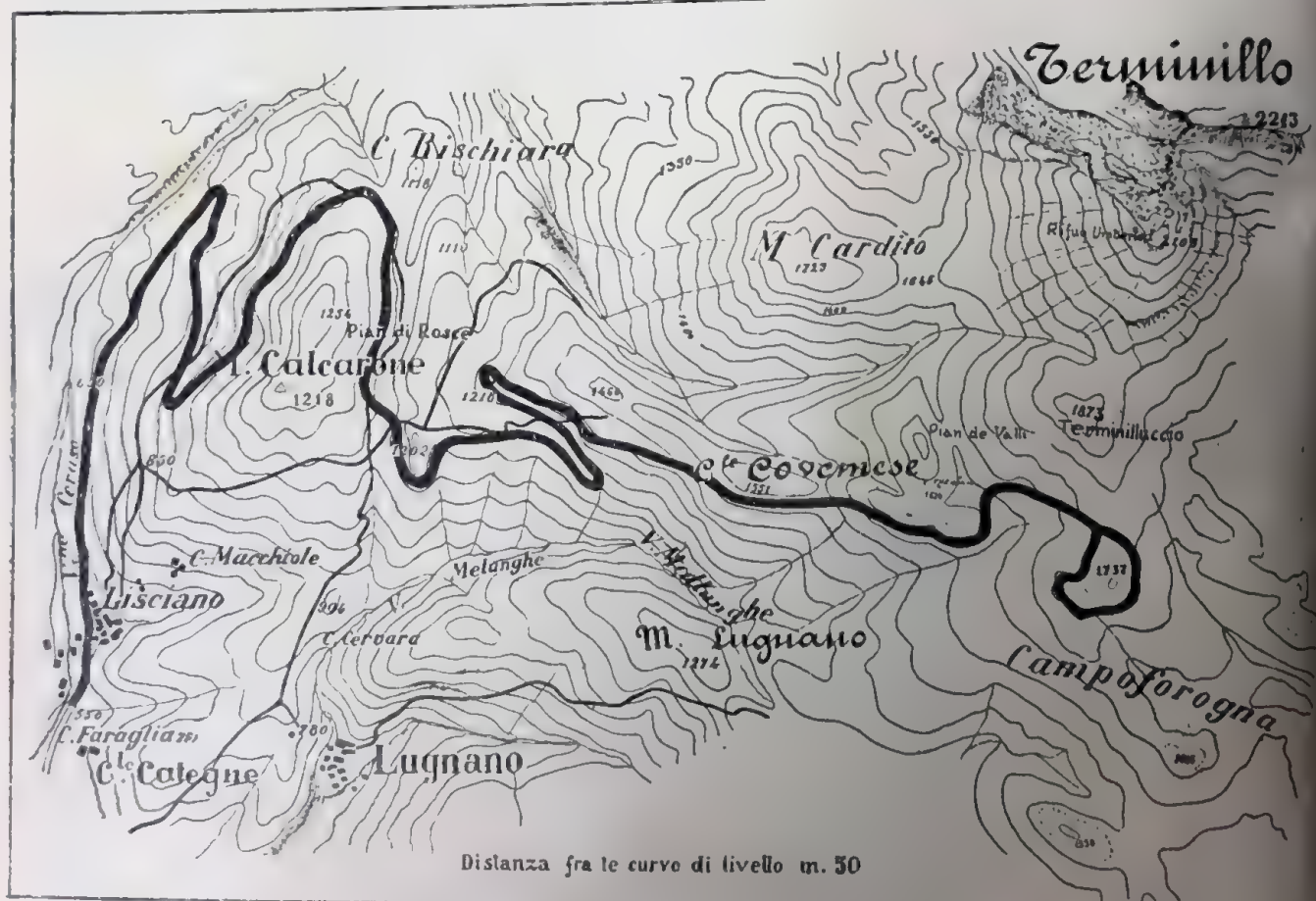
Per numerose mulattiere si poteva, insomma, salire anche per il passato a tutte le

(fot. P. Signorini)

UNO DEI TORNANTI, CON VEDUTA DELLA PIANA REATINA.

L'ALBERGO SAVOIA, DI PROSSIMA APERTURA, AL PIAN DE' VALLI.

vette; ma occorrevano buoni garretti e polmoni di largo respiro. La nuova strada mette invece il Terminillo alla portata di tutti. Se nell'inverno scorso, quando la costruzione della strada era giunta appena a metà (e occorreva quindi salire per due ore a piedi, prima di raggiungere il campo di sci di Pian de' Valli e la Capanna Trebiani), gli sciatori superavano sovente il numero di duemila, si può immaginare quale sarà per esse-

Distanza fra le curve di livello m. 50

IL TRACCIATO DELLA NUOVA STRADA DEL TERMINILLO, DA LISCIANO A CAMPO FOROGNA.

IL REGOLARE CONO DEL TERMINILLETTO, LA CAPANNA TREBIANI E IL PIAN DE' VALLI, MAGNIFICHE SEDI

IL DUCE A PIAN DE' VALLI IL 22 FEBBRAIO 1932 (XI).

[illegible] strade [illegible] adorne [illegible] possono [illegible] al [illegible] [illegible] pali di legno.

IL NEVOSO MASSICCIO DEL TERMINILLO, VEDUTO DA RIETI. NELLA FOTOGRAFIA SI SCORGE

Fra le montagne dell'Appennino Centro-Meridionale il Terminillo (m. 2213) è la quarta, per altitudine, dopo il Gran Sasso, la Maiella e il Monte Velino. Esso resta quasi isolato da tre lati, essendo limitato a ovest dalla valle reatina, a est dalla Valle dell' altipiano di Leonessa e di Posta, a sud da quella del fiume Velino; a nord, invece, lo si può considerare una continuazione della catena del Corno, dalla quale è diviso da una sella di circa 1600 metri di altezza.

Veduto nelle serate limpide, esso presenta spesso al tramonto bellissime colorazioni: in ispecie d'inverno e di primavera, quando è coperto dalla neve, la tinta che il monte assume e che svaria dal rosa pallido al rosso più acceso, passando per gradi a fondersi con il violaceo delle campagne pedemontane, spicca nel cielo d'un lieve azzurro come in uno scenario irreale.

Le caratteristiche sporgenze del Terminillo meridionale costituiscono le « Tetricae horrentes rupes » immortalate da Virgilio nell'Eneide. Quando il sommo poeta latino ricorda Clauso Sabino — dal quale derivò la Claudia Gente che si diffuse per il Lazio e la schiera di Amiterno e il popolo di Ereto e Mutusca (rispettivamente gli odierni Monterotondo e Monteleone Sabino) — e i rugiadosi campi del Velino, scrive egli « color che nell'orrende tetriche rupi han seggio ». Fra le più orride, sono le strette di Posta e di Sigillo.

Il lato occidentale del Terminillo domina maestoso con la sua forma a cono la piana reatina: sulla sua sommità — come s'è detto — la Sezione Romana del Club Alpino ha eretto già da vari anni il « Rifugio Umberto I ». Dietro al cono del Terminilluccio è la cresta, più alta, dei Sassetelli, e quindi quella, ancor più elevata, del Terminillo vero e proprio. Verso nord, invece, si staccano le ramificazioni digradanti al piano di Leonessa, che trovasi a 1000 m. sul mare e che potrebbe raggiungersi facilmente, dalla parte di Rieti, con una strada di appena 6 km. attraverso la zona di Vallonina.

Il rifugio Umberto I è a un'ora soltanto da Campo Forogna, ossia dal termine della strada carrozzabile. (Una curiosità: su di una tavola dell'armatura delle cuccette si può ammirare un quadretto a olio, schizzato alla brava da Cesare Pascarella durante una sua lontana ascensione, e raffigurante un bell'asinello... pensieroso. La locale sezione del Club Alpino Italiano ha provveduto a proteggere con un vetro questo bel ricordo dell'illustre accademico romano). Di lassù il panorama è tale da appagare anche il più esigente dei turisti: basti dire che — come dalla vetta del Gran Sasso — si possono anche qui scorgere i due mari: Tirreno e Adriatico. La visione serotina di Roma, poi, come annegata nel chiarore diffuso all'intorno dalle sue mille e

(fot. Fallerini, Rieti)

... DELLA NUOVA STRADA VOLUTA DAL DUCE PER METTERE IN VALORE LA ZONA.

mille luci è davvero indimenticabile.

Dal rifugio Umberto I si raggiunge in mezz'ora, per cresta, la vetta del Terminillo (metri 2213).

Organizzazione turistica.

Rieti, la città dalle leggendarie origini, centro storico della Sabina — prima inclusa nell'Umbria — è stata dal Governo fascista restituita al Lazio ed elevata a Provincia; è indubbio che essa va ora acquistando, e sempre più acquisterà, una notevole importanza turistica, quale punto obbligato di passaggio fra Roma e il Terminillo.

La patria degl'imperatori Tito e Vespasiano, il « centro d'Italia » secondo Marco Terenzio Varrone (come risulta dalla pietra con l'inscrizione « Medium Totius Italiae » incastrata nel selciato della piazzetta dedicata allo scrittore latino), si apre fin d'ora a questo nuovo soffio di vita turistica. E sci, costumi e sacchi da montagna, maglioni e borracce fan già capolino un po' ovunque nelle vetrine del negozio elegante e in quelle del bazar, mentre i recentissimi alberghi « Quattro Stagioni », « Massimo d'Azeglio » e « Terminillo » sono pronti ad accogliere i turisti che preferiranno pernottare a Rieti. Inoltre una società automobilistica reatina ha istituito un celere servizio di torpedoni tra il Terminillo e la Capitale.

I Reatini vogliono infatti che il Terminillo diventi, oltre che meta di turismo invernale, un centro di villeggiatura estiva. Non per nulla i grandi e secolari boschi di faggio e di acero fanno di esso una delle zone boschive più apprezzate. Celebri fin dall'antichità furono inoltre i suoi pascoli che accolgono nei mesi estivi numerosissime gregge della campagna romana. È interessante ricordare a questo proposito quanto scriveva, qualche tempo fa, un giornale di Roma, ossia come già Vittorio Emanuele II, conosciuta quella dote naturale del Terminillo, ordinasse l'acquisto di una masseria di pecore in quel di Lugnano. Masseria davvero « regale », perchè accoglieva pecore rare di tutte le razze e persino capre del Tibet, muli e cavalli bellissimi, e cani di tali dimensioni che i lupi della zona stimarono più prudente cambiare aria. E il Re si era così affezionato al Terminillo che accolse benevolmente la proposta del suo vergaro di costruire una strada carrozzabile fin sotto il Terminillo. Promise anzi di recarsi sul posto nell'estate del 1878: ma la morte prematura doveva impedirgli di mantenere la sua promessa.

Intanto il Comune di Rieti ha fatto già studiare da una commissione di tecnici e di competenti, presieduta dall'attivissimo Podestà, un piano regolatore delle zone Pian de' Valli-Campo Forogna, dove sorgerà la stazione montana invernale ed estiva a servizio della capitale, di rapido e sicuro sviluppo.

Già è condotta a termine la costruzione di un perfetto ed esteso acquedotto destinato a servire la zona dove dovranno sorgere alberghi e ville d'abitazione; già è ultimato l'im-

(fot. P. Signorini)
I MAGNIFICI CAMPI NEVOSI DI CAMPO FOROGNA CHE SI ALLARGANO A CIRCA 1700 METRI SUL MARE.

(fot. P. Signorini)
LA CAPANNA TREBIANI AL PIAN DE' VALLI, (M. 1265) SOTTO LA COLTRE

pianto per il trasporto e la distribuzione dell' energia elettrica; avanzatissimi sono i lavori del primo grande albergo — il Savoia — il quale — terminato da tempo nel fabbricato — procede alle opere di finitura interna con grande attività, sicchè gli sciatori che a Natale si recheranno lassù, troveranno già funzionante il servizio di ristoratore e disponibile una buona parte delle camere; pronto è infine l'immenso piazzale a Pian de' Valli, dove potranno sostare in comodo parcheggio non meno di cinquecento automobili.

C'è una seria, studiata organizzazione per lo stabilimento di un grande centro invernale. Questa si completerà presto con l' impianto di una funivia destinata a congiungere Pian de' Valli con le vette del Terminillo ed a permettere lunghissime scivolate senza dover prima fare i conti con la dura fatica dell'ascesa. Attualmente è già in costruzione il primo tronco tra Pian de' Valli e il Terminilluccio (m. 1873); seguirà nell'an-

(*fot. P. Signorini*)

I MONTI VALLONI (M. 2028), BRECCIARO (M. 1911) E RITORNELLO DAI PRESSI DEL TERMINILLETTO - NELLO SFONDO, A SINISTRA, I MONTI SIBILLINI, COL VETTORE; A DESTRA, IL GRUPPO DEL GRAN SASSO.

Una società ricca d'iniziative sta intanto rivalutando la Fonte Cotterella, sorgente diuretica di eccezionale efficacia, nelle immediate vicinanze di Rieti. Cosicchè si prevede che il Terminillo accoglierà due fiumane di graditi ospiti: quella di coloro i quali converranno a Rieti per cura e profitteranno della montagna come contributo alla buona riuscita di essa, e quella composta dalla nostra bella gioventù — gioventù di anni e di spirito — che vorrà cimentarsi sulle nevi immacolate in quello sport sciatorio che nel volgere di pochi lustri ha conquistato un po' tutti.

Concludendo: nella stagione invernale che si apre, i cittadini di Roma, cui sarà consentito di giungere direttamente sulla neve a quota 1600 con sole due ore di automobile (da Roma a Campo Forogna intercorrono 105 km.), troveranno già le prime costruzioni di quella che, entro pochi anni, sarà la loro stazione montana: senza dubbio fra le più belle zone di villeggiatura d'Italia, fra le più rinomate stazioni sportive invernali.

A. M. GOBBI BELCREDI

Sui nuovi campi invernali del Lazio e dell'Abruzzo

al TERMINILLO e al GRAN SASSO D'ITALIA

col TOURING CLUB ITALIANO

Escursione invernale dal 4 al 6 gennaio 1935-XIII

Vedere il programma di massima in questo medesimo fasc. nella rubrica «Vita del Touring».

(*fot. Sevardi, Reggio Emilia*)

ANTICA PIANTA DI REGGIO IN BASSO SONO RICONOSCIBILI IL RECINTO E GLI EDIFICI DELLA CITTADELLA DEI GONZAGA.

NEI MEANDRI DELLA STORIA

Il Sacco di Reggio e una Rocca dei Gonzaga

Quando si nominano i Gonzaga, da tutti s'intendono i Signori di Mantova. Ma è gran torto.

Se colui che per primo instaurò la signoria sulla città dei tre laghi fu Luigi Gonzaga il vecchio, la casata ebbe rami collaterali che gareggiarono col maggiore per vastità di dominio e per valore di componenti: i Signori di Bozzolo e Sabbioneta — fra i quali Luigi Rodomonte, il fortissimo guerriero-poeta amico dell'Ariosto, e Vespasiano, artista e mecenate —; i marchesi di Luzzara, ramo che comincia da un eroe, Rodolfo, morto comb[illegible] nella battaglia di Fornovo; i conti, [illegible] li duchi, di Guastalla, capostipite dei [illegible] Ferrante, il più alto generale di Carlo [illegible] ramo dei principi di Castiglione, [illegible] fama di S. Luigi; quello di Vescovado, ancor vivo e verde in quel principe Maurizio che fu valorosissimo generale nella grande guerra d'Italia.

Ma nessuno di questi rami dovrebbe esser noto, accanto alla dinastia mantovana, quanto la famiglia dei conti di Novellara: la più notevole per antica origine e per importanza.

In un dominio di pochi chilometri quadrati — ma di terra bene coltivata e ubertosa — il piccolo stato di Novellara costituì per più secoli una forte isola feudale in mezzo al territorio del comune di Reggio: tra Correggeschi ed Estensi, fra i Gonzaga di Mantova e i vassalli del Duca di Milano; fra il dominio dei Pico, i Torelli, i signori di Guastalla. Terra contesa e insidiata dovunque, ma strenuamente difesa da una dinastia abi-

(*fot. Sevardi, Reggio Emilia*)
L'ULTIMO RESIDUO, RESTAURATO, DELLA LOGGIA CHE UNISCE IL PALAZZO DEL CAPITANO A QUELLO DEL PODESTÀ.

le e fiera, che si appellò spesso alla Corte imperiale e alla Curia di Roma, ma seppe anche sostenere con le armi i suoi indiscutibili diritti.

La rocca turrita di Novellara campeggia ancora lungo la via fra Reggio e Guastalla, in mezzo alle fertili pianure che scendono al Po. Ma è terra fuor di mano, per vie poco battute dal turismo. La posizione solitaria e melanconica fa rivivere il tempo lontano, quando la parte bassa attorno al fiume era coperta d'acque stagnanti, e, nel resto, ingombra di canne, di sterpi e di selve. Nella zona più alta, a nord est del borgo industre, sorge la rossastra mole quadrata del castello Gonzaghesco; il quale non si cinge più dei torrazzi, abbattuti quando minacciavano di ruinare; ma reca intatte le cortine formidabili: suggestiva visione di grandezza, anche se imbruttita e deformata da sovrastrutture rustiche e tozze del primo settecento.

Nubilaria: terra di basse nuvole e di pallide memorie!

∴

La seconda dinastia dei Gonzaga si era stabilita laggiù dopo un quarantennio di lotte feroci, che insanguinarono Emilia e Lombardia nel Trecento, ed ebbero eco in tutto il mondo, tanto fu aspra la contesa e romanzesco lo svolgimento.

Nel 1335, dopo decenni di lotta, Mastino della Scala aveva conferito ai Gonzaga di Mantova — sperando forse di farne dei vassalli — la città di Reggio. Così la terribile famiglia, che veniva forse di basso loco, e aveva in origine il nome di Corradi, era d'un colpo in prima linea fra le dinastie feudali italiane.

I nuovi signori — non ancora saldi neppure nel loro dominio di Mantova — entrati in Reggio ebbero per prima cura quella di fortificarsi. Murarono da ogni lato le torri delle porte; insediati tra il vecchio palazzo del Podestà e il nuovo del Capitano, li congiunsero con una loggia a porticato, nella quale trovavano ricetto i mercenari; sbarrarono le vie d'accesso alla piazza maggiore con catene e con muri; poi addirittura eressero a nord dell'abitato una cittadella, formidabile per opere di difesa, fossati e torri; nè mancava, per i nemici, una grande gabbia sospesa e mezz'aria, sul torrione. Quando, qualche anno dopo, ebbero il sospetto che l'Abate dei Benedettini tramasse contro di loro, ve lo rinchiusero per più giorni, insieme con qualche monaco, ai rigori della pioggia e del sole fino a che non risultò chiara l'innocenza di tutti costoro.

Quando si trattava di spazzar via pericoli, i Gonzaga erano spicci. Per erigere la cittadella avevano abbattuto centoquarantanove edifici; per epurare il contado non si erano peritati di distruggere sedici castelli, quarantatrè rocche e torri, e un monastero, quel di S. Prospero, il più ricco e celebre dell'Emilia. Punivano i nemici col martirio del fuoco sotto il ventre, col supplizio delle forche rallentato il più possibile, oppure con la tortura prolungata fino alla morte, per ottenere taglie altissime dalle famiglie dei pazienti. Non guardavano in faccia a nessuno; abbandona-

(fot. Sevardi, Reggio Emilia)

IL PALAZZO DEL CAPITANO DEL POPOLO A REGGIO, RESTAURATO.

rono ai soldatacci le botti colme di vino dei Benedettini; ma quando seppero che il clero regolare, da tempo invidioso del benessere dei monaci, si era divertito a canzonarli, ne castigarono la perfida gioia imponendo che pagasse in una sola volta le decime di tre anni.

Nè avevano scrupoli, per sopperire ai bisogni di denaro. In tempo di carestia, di guerre, per i terribili bisogni creati dalla peste, in ogni strettezza i Gonzaga provvedevano alterando la moneta; peggioravano la lega, o tosavano i pezzi d'argento dando loro corso forzoso al valore di quelli buoni.

Nonostante un'energia tanto rigida e feroce, il dominio Gonzaghesco, poco sicuro a Mantova, ancor meno si consolidava in Reggio. Da lungi spiavano Estensi e Visconti; anche gli Scaligeri tentavan colpi di mano; e il [illegible] fremeva di ribellione. Ugolino Gonzaga, il giovane e forsennato in avventure [illegible], cercò di scongiurare i pericoli sposando Caterina, figlia di Bernabò Visconti: il quale, oltre a una ricchissima dote, le assegnò la città di Reggio, come se fosse sua. Ma è qui che si fa strada l'energia dura e invadente di Feltrino, il più giovane e il più valoroso dei figli di Luigi il vecchio: intollerante del mercato, consolida il dominio nella bassa padana, entra in Reggio e se ne dichiara unico padrone. Bernabò e il nipote, se han da dire, faccian valere le loro ragioni: i conti son da fare con lui.

L'ardito guerriero riusciva così a dare unità e consistenza al suo personale dominio, sottraendosi all'obbedienza dei parenti; ma restava solo, in mezzo a tanti nemici forti e ricchi, senza poter più contare sull'appoggio della casata mantovana.

⁂

Feltrino fu uno dei più scaltri e valorosi condottieri del Trecento. La grande abilità nelle armi l'aveva fatto eleggere per due volte capitano generale dei Signori dell'Italia superiore collegati in guerra. Ma non difettavano in lui nè la rapacità, nè la mancanza di

(*fot. Sevardi, Reggio Emilia*)
LA CITTADELLA DI REGGIO DURANTE LA DEMOLIZIONE (DA UN DIPINTO DI A. PRAMPOLINI).

datario di Sa... gli mandava mili... nel contado; i nobi... Reggiani (fra cui Fe... trino Boiardi, il no... no dell'immortale can... tore d'Orlando) ... preparavano solda... fuor di città aspettan... do di tentare un col... po di mano; il popolo che era stanco della dura signoria Gonza... ghesca.

In primavera del 1371 siamo alla crisi. Feltrino, minacciato da ogni parte, si riduce in cittadella, e si affanna a cumular vet... tovaglie per una disperata difesa.

La narrazione dell'epica gesta ci rimane in un brano di cronaca scritto da un suo nemico, l'abate Pietro della Gozzata, che fu teste oculare. Il manoscritto, perduto per più secoli, è ritornato in luce solo da due anni. È una narrazione succinta, ma eloquente nella sua aridità.

Cominciarono ad avvicinarsi i partigiani dell'Estense, con trecento soldati a piedi e cento barbute; altre milizie, in città, cooperarono a prendere d'assalto alcune delle porte.

scrupoli. La tradizione narra di un veleno particolare della famiglia: *l'acquetta di Novellara,* probabile miscuglio di sali d'arsenico e di sostanze organiche, come la *canterella* dei Borgia. Però le notizie che se ne hanno sono posteriori di secoli: contemporanee invece sono altre, che testimoniano, oltre alla disperata energia del nuovo signore, la sequela di eccidi e di vendette che seppe osare per difendere il suo dominio e per punire quelli che lo avevano abbandonato nella sventura.

Per più anni il Gonzaga tentò un gioco di equilibrio. Quando lo minacciavano i Visconti, si gettava dalla parte degli Estensi e della Chiesa, sconfiggendo con poche soldatesche male equipaggiate cinquemila mercenari del signore di Milano. Ma allorchè la Lega che lo aveva eletto capitano generale si sciolse, il Gonzaga si trovò chiuso in un cerchio di nemici: Ambrogio Visconti, figlio di Bernabò, che lo teneva d'occhio da Parma; il marchese d'Este che, colla scusa di ridurre all'obbedienza il feu-

(*fot. Artioli, Novellara*)
LA ROCCA DI NOVELLARA (RICOSTRUZIONE PITTORICA NEL TELONE DEL TEATRO DI REGGIO).

(*fot. Papi*)

LA ROCCA DI NOVELLARA NEL SUO ASSIEME, CON AGGIUNTE LE SOPRASTRUTTURE DEL SETTECENTO.

Il popolo si era asserragliato nelle case, o era fuggito, perchè si era sparsa una notizia paurosa: il marchese d'Este aveva preso al suo soldo, per inviarla contro di Reggio, la famosa compagnia del conte di Lando; la *pestifera societas,* che si recava di Toscana al servizio del marchese di Monferrato. Essa era libera per venti giorni; più che sufficienti per sottomettere la città allo stato di Ferrara.

Quando una compagnia di ventura accenna a spostarsi da un luogo all'altro, nei documenti del tempo si trova traccia del terrore che corre per tutti i paesi vicini. I cronisti di Mantova e di Reggio ci descrivono gl'infelici cittadini e gli abitanti del vicinato che fuggono trascinando il bestiame, che invocano l'ospitalità dei paesi confinanti; ahimè! i contadini temendo, con un atto di pietà, di attirare spietate vendette sul loro capo stesso, la negano!

Ancor più terribili erano le condizioni dei Reggiani rimasti entro le mura. Feltrino, in gran da fare per fortificarsi nella cittadella, non se ne occupava affatto. Sulle prime, i partigiani dell'Estense, che volevan rendere i popolani favorevoli al loro signore, avevan fatto proclamare a suon di trombe che sarebbe stato punito con la forca chi avesse osato saccheggiare. Infatti il marchese d'Este, sapendo che non sarebbe stato facile impedire le ruberie ai venturieri, li tenne, fino all'ultimo, fuori di città. Ma poi gli avvenimenti precipitarono: le milizie di Lucio Lando superaron le mura, mentre Feltrino, chiuso nella fortezza, gridava ai quattro venti che ne era ben felice, che avrebbe aperto egli le porte, se altri non l'avesse fatto: i sudditi infedeli ben meritavano questo castigo.

Non si esageri la portata di questa feroce affermazione. Il Gonzaga si era visto perduto, comprendeva che altra speranza non vi era per lui che nell'avidità dei mercenari e del loro capitano, quando fossero sazii del sacco. E cercava di tenerseli amici.

La narrazione che i cronisti fanno di quelle gesta oltrepassa il credibile. Per venti giorni, dal due al ventidue di maggio, le milizie del conte di Lando rubarono, bruciarono, infierirono per ogni dove contro la povera città. Nulla risparmiato, fuori che il convento delle monache di S. Chiara. Gli abitanti vennero cacciati: l'ultimo giorno erano ridotti a venti persone. Gli Estensi, col loro capitano Bichino, dove non aiutarono

(fot. Artioli, Novellara)

ROCCA DI NOVELLARA - CORTINA DI SINISTRA

a saccheggiare, restarono, impotenti, ad assistere alle atroci scene.

Feltrino sapeva che la sua Signoria in Reggio era finita. Resistere non voleva dire vincere, ma soltanto attenuare le conseguenze della disfatta. Così, ardì giocare tutto per tutto.

Il conte di Lando era stato suo sottoposto, nelle guerre della lega: lo mandò a chiamare, e i cronisti ci narrano che stette a parlare con lui per ben due ore sulla soglia della cittadella. Poi, immediatamente, mandò suo figlio Guglielmo a Bernabò Visconti. Tutto era preferibile alla vittoria degli Estensi. Infatti l'otto maggio avviene a Cremona un colloquio fra il Signore di Milano e i figli di Feltrino; l'undici, a Parma, Bernabò s'incontra col conte di Lando; dopo pochi giorni precipita la conclusione: il venturiero invita le genti del marchese d'Este ad andarsene, se non vogliono esser tagliate a pezzi.

Reggio era stata venduta. Il Gonzaga aveva ottenuto cinquantamila fiorini d'oro e conservata la signoria di due terre, Novellara e Bagnolo, con possessi limitrofi, che arrivavano alle porte di Reggi[illegible] [illegible]ndo, per parte sua, aveva strappato al Visconti più d'altret[tanto]: abbandonò la città il ventidue di mag[gio], mentre Feltrino se ne partiva quattr[o] giorni dopo.

Chi restò scornato e irritato, a mani vuote fu il marchese d'Este. Ne pagò il fio il su[o] capitano, Bichino: che, sospettato di patt[i] col nemico, venne imprigionato e morì, fra patimenti in ceppi.

Il Gonzaga avrebbe potuto ritirarsi ne[i] suoi fortilizi di Bagnolo e di Novellara (allora in quest'ultima non esisteva altro che una vecchia torre, edificata verso il mille da Ghirardaccio Malapresa, signore longobardo), ma erano cominciati acri dissapori coi figli.

S'inizia così, da allora, un suo strano peregrinare per l'Italia superiore. Era ormai vecchio, malaticcio, reso malinconico e scontroso dal pensiero della signoria perduta. E parve davvero che sul suo capo piombasse la vendetta di tutti i delitti. Con pochi armati e qualche famiglio andò — quasi mendicando aiuti da Bernabò e dagli altri Visconti — a Milano, a Pavia, a Genova, nel Veneto.

Tre anni dopo finiva a Padova la sua vita miserabile.

(*fot. Artioli, Novellara*)

IL LOGGIATO INTERNO DELLA ROCCA DI NOVELLARA, COM'È OGGIDÌ.

⁂

Da un capostipite così aspro e feroce discende una delle più buone, giuste ed amate dinastie del Rinascimento. Lo seppe perfino Napoleone, cui fu additata come esempio. Semplici conti, erano tenuti al disopra o alla pari degli altri principi Gonzagheschi, anche del maggiore, che più volte tentò di usurparne le ricchezze.

Subito dopo la caduta di Reggio i figli di Feltrino, rifugiati in una vecchia casa che esiste ancora a Novellara, quadrata e massiccia, iniziarono la costruzione di una rocca nel luogo ove s'ergeva la vecchia torre. E sorse uno dei più saldi e temuti fortilizi del Quattrocento.

Era ad un solo piano, tozzo e massiccio: pur tuttavia, in una stima divisionale del '500, si calcolò avesse richiesti cinque milioni di pietre. Gli si aggiunsero, in epoche diverse, il secondo piano, con uno stretto loggiato prospiciente la cortina di sinistra; una ampia loggia interna, sopra un alto porticato e [illegible] coll'odierno torrione, sonoro di bronzee campane, munito di camere di [illegible] prigioni. I signori di Novellara ornarono poi la rocca di marmi e pitture; restavano ancora, pochi anni fa, i caminetti di marmo di Verona delle sale terrene; ed è noto che Lelio Orsi, scolare del grande Correggio, ed anche lo stesso suo maestro avevano affrescato qualche sala e il teatro. Ma i Gonzaga vivevano più spesso nei due Casini, di sopra e di sotto: dimore estive che ancora esistono, con qualche traccia del primitivo splendore. L'uno è ad un miglio del paese, in prospetto ad un ampio spiazzo di verde: ma gli affreschi dell'Orsi che adornavano le sale del corpo mediano, arricchiscono oggi un Museo tedesco. L'altro, in fondo a un viale di alte e cupe querce, conserva intera l'architettura ornamentale del tempo, ma cela le pitture delle pareti sotto inabili restauri moderni. La facciata principale prospetta il giardino, un tempo ricco di ombrosi viali e di vivai e chiuso da un ampio parco; l'alto loggiato, un tempo lieto ritiro per le dame nelle ore di calura estiva, sporge di fianco, ma chiuso da luminose vetrate.

I principi, quando non erano lontani a far la guerra nelle milizie di Carlo V e di Filippo II (questo li aveva arricchiti d'oro e di

UNO DEI VIALI CIRCOSTANTI AL PAESE, CON L'ORATORIO GONZAGHESCO DELLA B. V. DELLA FOSSETTA.

terre), o non dovevano correre a Roma e in Germania per difendere la loro contesa signoría (occorrevano anche spese di causidici, di ambasciatori e di donativi), vivevano quietamente nei loro palazzi raccolti, in un agio fecondo d'opere di mecenatismo e di pietà.

Nella piccola corte tutto era ordinato con ricchezza fastosa. Alfonso I aveva quaranta domestici; il conte Camillo si vantava di veloci cavalli e di ricche carrozze; ma nè l'uno nè l'altro dimenticavano, nelle cure quotidiane, la religiosità del dovere cristiano. Avevano riempito il paese di stabilimenti pii: Cappuccini, Gesuiti, Carmelitani, Predicatori. I poveri eran chiamati spesso alla loro mensa e serviti dagli stessi Signori, che in questo [illegible] stimavano di essere servi di Gesù Cri[illegible] [illegible]bara Borromeo e Vittoria di Capua [illegible]o i pavimenti delle chiese, medica[illegible] le piaghe dei malati. Non rifuggivano [illegible] la cure secolari: in tutte le corti di Europa, tenevano informatori, e sapevan mandarvi le principessine a trovar marito. I duchi di Casa Savoia le accoglievano spesso a Torino. Resta di tutto ciò un ricco carteggio in quell'Archivio prezioso che depauperato da Maria Beatrice d'Este, ebbe anche la sventura d'essere riordinato da archivisti maldestri. Ospiti della piccola corte furono grandi personalità italiane e straniere; da S. Carlo Borromeo all'imperatore Carlo V; da S. Bernardino da Siena all'altro santo dei Gonzaga di Castiglione: S. Luigi.

Nè i signori di Novellara eran retrivi alla cultura. Una pinacoteca pregevole (dalla quale Napoleone fece trasportare una diecina di quadri al Louvre e altrove) adornava il Casino di sotto: c'eran dipinti del Tiziano, del Correggio, dell'Orsi, di Guido Reni. Aldo Manuzio chiedeva, a mezzo degli Anziani di Reggio, di poter consultare la biblioteca; i vasi faentini dalla farmacia, affidata ai Gesuiti, ne testimoniano ancora il buon gusto e la ricchezza. Se dobbiam credere al Davolio, lo storico della dinastia, alla morte di Camillo III, penultimo signore della stirpe, la famiglia novellarese dei Gonzaga possedeva tesori inestimabili d'arazzi, di tappezzerie, di mobili, di vasellame d'oro massiccio (uno scrigno pesantissimo valeva da solo migliaia di ducati); e gioielli, e perle, e trentaduemila libbre d'argento!

Ma gli ultimi anni della signoria non furono nè tranquilli nè lieti. In mezzo alle guerre di successione che infestavano di predoni e desolavano d'omicidî e di ruberie il feudo, i Gonzaga non si sentivano sicuri, sballottati tra gl'imperiali e i franco-spagnoli.

Quando le milizie di Filippo IV attraversarono le terre di Bagnolo, seconda terra del dominio, due paesani, dalle finestre uccisero un soldato con un'archibugiata. Bastò questo perchè il Re facesse mettere l'intero paese a ferro e fuoco; del castello si salvò soltanto un torrione; le case furono spianate al suolo; il rappresentante del paese, andato a parlamentare con un capo delle milizie, fu trapassato di spada, prima ancora d'aver potuto aprir bocca.

Era già cominciato, da allora, quell'affannoso scavar trincee e condotti sotterranei, fra

(*fot. Artioli, Novellara*)

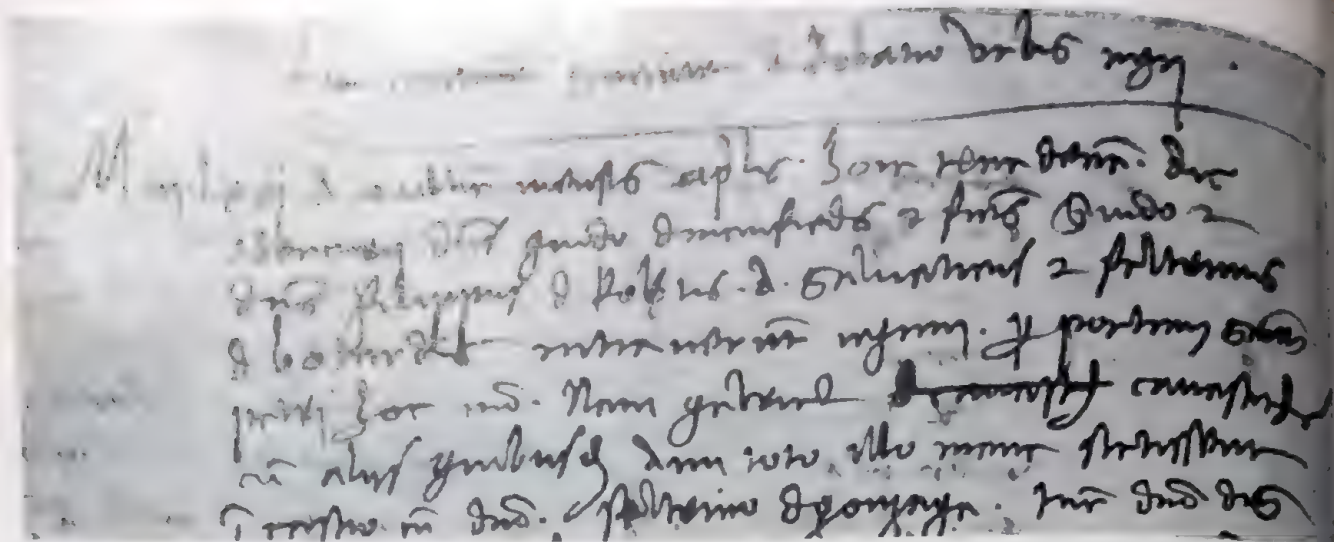
IL CASINO DI SOTTO A NOVELLARA: RESIDENZA ESTIVA DEI GONZAGA, POI DEGLI ESTENSI E DEGLI ASBURGO

le rocche e i palazzi e le chiese del territorio, per le quali cercare uno scampo in caso di pericolo: e residui di quest'opera dispendiosa e misteriosa restano qua e là per le campagne.

Ma Camillo III era un mattacchione: e si

(*fot. Artioli, Novellara*)

IL CASINO DI SOPRA, LA VILLA PIÙ ANTICA DEI GONZAGA DI NOVELLARA.

(*fot. Sevardi, Reggio Emilia*)

LE PRIME RIGHE DEL CODICETTO MANOSCRITTO TRECENTESCO DELL'ARCHIVIO DEL MONASTERO DI S. PROSPERO OVE SI CONTIENE UN BRANO PERDUTO DELLA CRONACA DI REGGIO.

consolò ben presto della disavventura. Gli davano ai nervi le bancarelle dei rivendugliolì che, nel giorno della sagra di S. Cassiano si schieravano in bell'ordine sotto il portico della piazza maggiore di Novellara. Che gli viene in mente di fare? Prende un bifolco, zotico quanto erculeo; gli fa attaccare diverse paia di bovi a coppia, e via, le bestie son cacciate a suon di nerbo sotto il portico, fra le baracche e le merci sospese a mezz'aria. Immaginarsi il guasto e lo scompiglio!

Ma il conte Camillo se la gode, e ride come un matto; poi, alle proteste dei danneggiati oppone un generoso consiglio: passino la mattina dopo, dal suo tesoriere! Così le merci son pagate, e i danni rifatti fino all'ultimo soldo!

Felici sudditi, quelli dei Gonzaga di Novellara! Non conoscevano tasse; erano governati con giustizia e saggezza; perfino avevano avuto in dono il terreno, sul quale fabbricare le loro abitazioni, attorno alla piazza maggiore e nelle contrade: disposte con tanta simmetria, che il paese resta un ammirabile modello di piano regolatore.

Non erano più i tempi del povero Feltrino, morto in tale miseria che i servi, non avendo bastante denaro per provvedere alla sepoltura nel convento degli Eremitani a Padova, avevano dovuto impegnarne i calzari. Ma verranno ancora tempi di sventure crudeli! Ecco l'ultimo Gonzaga: Filippo Alfonso, morto alla corte dei suoi parenti, i Cybo di Massa, a poco più di vent'anni! E la sorella Ricciarda non ha che una figlia, finita in casa d'Este, e questa una nipote, sposata a un arciduca austriaco!

Così, feudo e ricchezze ebbero fine, a beneficio degli Asburgo-Lorena: di quel Francesco IV di Modena, impiccatore di Ciro Menotti, che il Giusti definiva argutamente per « un Tiberio in diciottesimo ».

ALDO CERLINI

(*fot. Artioli, Novellara*)

[illegible] DELLA FARMACIA DI NOVELLARA.

L'OLIVO DI MASSAFRA CHE CONTA PIÙ DI 4 SECOLI.

FONTI DELLA RICCHEZZA ITALIANA

La coltivazione e l'industria dell'olivo

Sin dagli antichissimi tempi gli olivi, « veste di verità sui colli inginocchiati », come canta il poeta di Calendimaggio, sono oggetto di venerazione e sono considerati alberi sacri. Non soltanto la tradizione cristiana, derivata dall'angosciosa vigilia nell'orto di Getsemani e dal sacrificio del Gòlgota, ma ancora la leggenda ebraica racchiusa nella « Bibbia », ci tramandano la poesia dell'olivo, apportatore di pace e simbolo di purificazione.

Fioriva l'olivo sull'Arca di Noè, fiore emerso dal diluvio, raccolto nel becco dalla bianca colomba, come una speranza di vita. Simbolo della Pasqua di Resurrezione, da circa due millenni rievoca nel pietoso rito l'umana voluttà del martirio e l'aspirazione ad una superiore convivenza sociale nella quale l'uomo non sia più lupo all'uomo.

Con l'olivo si incoronavano nel Medio Evo e nei tempi della Rinascenza i poeti e, di recente ancora, in occasione della morte di Nietzsche, filosofo distruttore, Gabriele d'Annunzio in quell' ode alata e nervosa nella quale rendeva l'ultimo omaggio al suo grande precursore, invocava sulla fredda fronte un serto di fronde e di foglie « d'olivo selvaggio ». Ed i poeti, da Omero a Dante, da Virgilio a Pascoli, da Ovidio al Carducci tributarono il loro lirico omaggio alla pianta preziosa che spande le sue ombre secolari lungo le riviere e sui colli del nostro paese e che sta quasi a significare la continuità della stirpe e delle sue fortune.

Di una sola eccezione ci sovviene. In quel memorabile e dinamico incontro dell'Ambasceria pisana con i Signori di Lucca, a Cuosa in Val di Serchio, che il Carducci ritrasse —

(fot. Vende...

OLIVETO DI SENSOLE (LAGO D'ISEO - MONTISOLA).

con potente soffio di arte e di vita — in « Faida di Comune », e nei vivaci dibattiti che prelusero alla cavalcata sterminatrice di Uguccione della Faggiola e alla tremenda e caina furia di Tigrin della Sassetta, futile e meschino era l'oggetto della contesa: quattro specchi murati dai lucchesi sulle torri del Castello d'Asciano. Quattro specchi. E pure Lucca si era piegata alle richieste pisane: Buti ed i boschi di Avane. Tetro borgo quello di Buti, nella Valle del Riomagno, il torrente che scorre « tra rocce grige e ignude ».

> Ma su alto, oh come belli
> D'ubertà ridono i clivi!
> Ma su alto, oh come lieti,
> Ne l'april svarian gli ulivi!

Non importa. La ricchezza del colle sia sacrificata, purchè sia salvo il puntiglio del campanile. E sugli olivi calpestati si sparse a rivoli il sangue fraterno.

Occorrevano il lento lavorio sotterraneo dei secoli, il lungo periodo di preparazione e di servitù nazionale, il Risorgimento, l'unità politica ed. ora, a coronamento dei vaticinii, la unità morale, perchè il nostro popolo onorasse e apprezzasse le fonti della propria ricchezza riscattando così anche [illegible] oltraggi agli olivi [illegible]

L'olivo, elemento botanico, alimentar... e paesistico.

L'olivo (*olea europaea*) — che è originar... dell'Oriente — dalla Siria e dal Libano si di... fuse gradatamente lungo le coste del Bacin... Mediterraneo: in Grecia, Italia, Spagna e... Africa del Nord. La coltura dell'olivo si è p... tardi estesa anche all'America ed all'Austr... lia, ma nei continenti nuovissimi non ha assu... to quell'importanza che invece riveste nell'e... conomia rurale dei paesi meridionali d'Europa...

La principale ragione della sua coltura r... siede nella possibilità che esso offre di estra... re dal suo frutto l'olio, chiamato appunt... d'oliva. I fusti dell'albero possono raggiunge... re un'altezza dai 6 ai 12 metri ed uno svi... luppo frondoso qualche volta imponente. I... suo legno si presenta di colore giallognolo... con venature scure, o di colore giallo scuro... con venature chiare. E' di fibra compatta, di grana fine, è omogeneo, pesantissimo, ad anelli annuali poco distinti. Non si presta facilmente ad essere ròso dal tarlo ed a screpolarsi. Le foglie somigliano a quelle del salice, sono di colore verde-grigio nella parte superiore, e, a chi le guarda di sotto in su, si presentano di colore bianchiccio.

FILARI D'OLIVI LUNGO IL TIRRENO (ROSIGNANO MARITTIMO).

Alle volte i boschi di olivi coprono vastissima estensione e costituiscono un elemento estetico del paesaggio incantevole delle nostre riviere. Nella Conca d'Oro di Palermo, ad es., nel Golfo di Napoli e sui colli che digradano dalle Alpi Apuane al mare, sulle sponde del Benàco e del Sebino, sulle pendici delle vallate umbre, la nota caratteristica, il colore locale è dato dalla massa fitta e continua degli olivi. In certe zone vi sono oliveti plurisecolari: alberi che sfidano il tempo con i loro trecento, quattrocento anni di vita.

L'olio che si estrae dall'oliva entra oramai come elemento indispensabile nella cucina di quasi tutti i popoli e fin dai tempi più remoti ne erano conosciute le proprietà alimentari, [illegible] e medicinali. Una antichissima [illegible] araba — che il prof. Grinovero dell'[illegible] Superiore Agrario di Milano in occasione [illegible] suo soggiorno in Libia apprese dall'elemento indigeno ed ebbe modo di riscontrare traducendo in italiano brani della « Storia [illegible] Tripoli » di Ahmed Bey En Naieh — [illegible] questo proposito: « Nelle file dell'[illegible] del Re che fondò Lebda, ebbe un giorno a verificarsi una forte mortalità senza che alcuno sapesse rendersene ragione. Il Re allora ordinò di aprire il ventre ed il cuore ad uno dei morti e si venne così a trovare in quest'ultimo un verme. Venne ordinato, pertanto, dallo stesso Re, di versare tutte le medicine, una per volta, sul detto verme, il quale però non morì. Si convinse, allora il Re, che l'unico rimedio contro quella malattia consisteva nel prendere dell'olio, e fu così che mandò a cercare delle piantine di olivo in Siria, e ordinò che venissero coltivate nelle sue terre, e cioè da Misurata sino a Susa e Tunisi. Fu introdotto in tal maniera l'olivo. Iddio è il più sapiente ».

Come si impianta un oliveto.

Non è facile indicare come s'impianta un oliveto. In certe regioni bagnate dal mare, la zona litoranea è cosparsa — quasi senza soluzione di continuità — di vecchi alberi d'olivo. L'olivo, in certe condizioni d'ambiente, è quasi eterno, succedendo a sè stesso continuamente. Coltura, dunque, stabile per eccel-

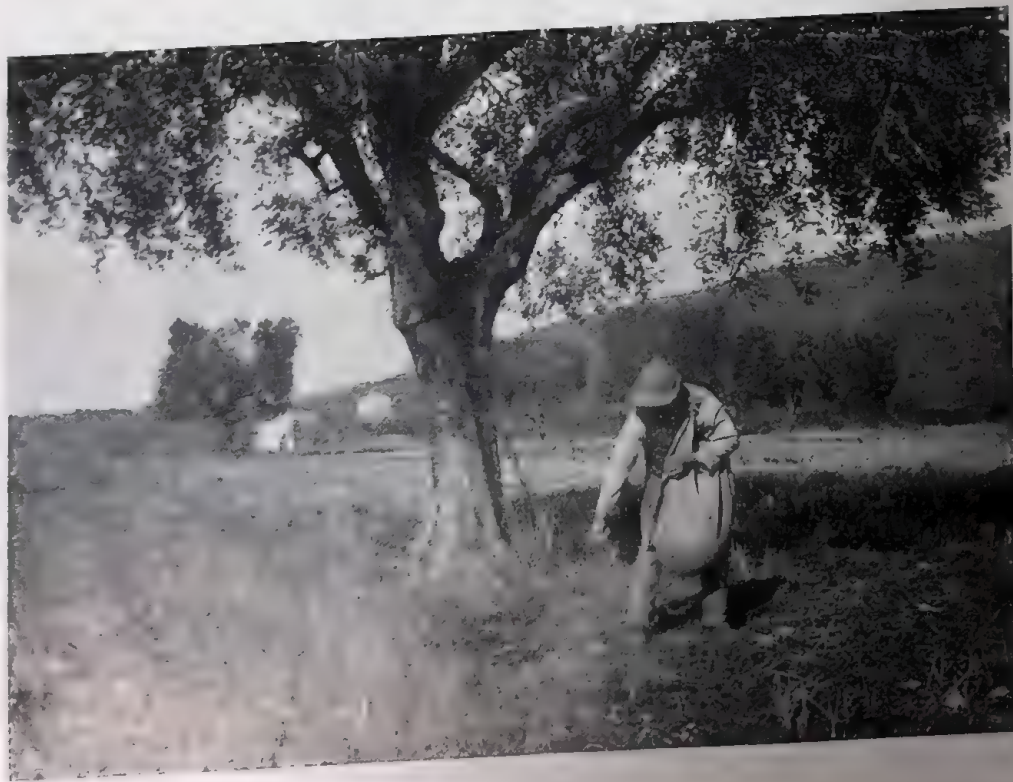
le... impilla... tur... porate ... al ... chiese anche in terreni rocciosi ... bili soltanto a pochi centimetri di profondità. I suoi nemici acerrimi sono il vento di ponente, che fa avvizzire le piante e bruciare i frutti, e gli insetti nocivi contro i quali si sferrano offensive spietate e si esercitano difese efficaci.

Nelle zone collinari si trovano spesso le caratteristiche sistemazioni di oliveto a terrazze. Negli impianti nuovi gli olivi si piantano a file regolari, a conveniente distanza (8-10 metri) e a non eccessiva profondità (30-40 cm.). Le radici, trovando sotto un terreno bene sminuzzato, si approfondiscono da sole e rapidamente, senza trovare ostacoli.

Messa a posto la pianta, occorre rincalzarla diligentemente con terra trita, pura e mista a concime. Il livello del terreno, intorno alla pianta si rende un po' più elevato che nel resto del campo, per tener conto dell'avvallamento che la terra subisce in seguito. Siccome nel trapiantamento, massime se trattasi di piante adulte, una parte delle radici viene necessariamente tagliata, occorre equilibrare con quelle che rimangono la parte aerea, diminuendo alquanto i rami della chioma. Se sono stati gravi i danni ed i tagli alle radici, allora bisogna rassegnarsi ad amputarla tutta quan...li che sarebbe difficile la ripresa d... Il taglio corto all'epoca del tr... ...dispone una vegetazione più rig...osa.

Spesso l'olivo si trova in consociazione co... altre piante arboree, specialmente da frutt... Un sano principio di economia rurale è ... sistema della consociazione dell'olivo con ... vite. Si hanno pure consociazioni con cere...li, con fava, con trifoglio. Ma è documentat... da rilievi agronomici e statistici che l'oliv...to specializzato dà una produzione in oli... ed una resa in olio superiore all'oliveto co...sociato. Dal lato economico, la consociazion... più rimunerativa è ritenuta quella con le f...raggere e le leguminose.

Varii sono i modi di moltiplicazione dell'...livo: quello per trapianto di pianticelle selv...tiche (olivastri prodotti da noccioli sparsi d... gli uccelli, con successivi innesti, dopo ... anno o dopo l'attecchimento) e quello per s...menza, prodotta in appositi vivai, sono i ...stemi più consigliabili. L'innesto è largame...te praticato allo scopo di riprodurre una bu...na varietà fruttifera sopra un soggetto selva...co o nato da seme i cui frutti sono di quali... scadente; di rendere produttive piante che n... lo sono per difetto di razza; di ringiovani... olivi vecchi, lesionati, malandati, purchè f...niti di buone radici. La pianta deve esse... sottoposta, di solito una volta all'anno, a... potatura per predisporre la regolare frutti...cazione ed evitare ... squilibrio, spesso f...tissimo, tra le buo... e le cattive annate.

Essenziali per as...curare la produttivi... degli olivi sono le co...cimazioni letamiche ... chimiche; l'irrigazi...ne; le arature a fi... inverno e in primave...ra per rendere soff...ce il terreno com...presso dalle piogge ammettere un mag...gior numero di parti...celle terrose a contat...to con gli agenti at...mosferici e facilitar... una più abbondant... penetrazione di aria nelle radici. A tempo...

CONCIMAZIONE DEGLI OLIVI.

IL SOPRASUOLO DEL MEZZOGIORNO: RIGOGLIOSI FILARI D'OLIVI IN UNA TENUTA PUGLIESE.

debito occorre poi erpicare e zappare.

Alle prime piogge d'autunno si effettua la così detta « scalzatura del ciocco »: si scava cioè una buca tutt'intorno all'albero, ampia quanto la proiezione della chioma e la si lascia aperta per tutto l'inverno, per raccogliere l'acqua ed imbeverne le radici. A primavera la buca viene ricoperta rincalzando un po' anche il cioccio, o parte affiorante della pianta.

La maturazione del frutto incomincia fra ottobre e novembre. La raccolta si fa spesso anche a dicembre o gennaio. Ma la si anticipa se il frutto è guastato dalla tignola o dalla mosca olearia. La tecnica agraria, a proposito della coltivazione dell'albero di Minerva, si richiama ancora oggi a quanto è detto nel « De Arboribus » di Columella, che è del resto un buon trattato di economia e tecnica agraria.

La produzione italiana ed il commercio con l'estero.

La produzione italiana di olive nel 1932 è stata di 12.987.650 quintali e quella del 1933, di 11.736.050. Ma essa varia notevolmente di anno in anno: da un minimo di 7.600.000 quintali nel 1925 si è elevata ad un massimo di 17.200.000 quintali nel 1929. La produzione del 1933 è stata influenzata da condizioni climateriche sfavorevoli. L'annata in corso si annuncia migliore, anche perchè — generalmente — ad un anno di « scarica » succede un anno di « carica ». Quasi tutto il raccolto del 1933 è stato destinato all'oleoficazione (quint. 11.648.130); e soltanto quint. 87.921 sono stati destinati al consumo diretto (olive crude in salamoia, in aceto, ecc.). La produzione media per ettaro varia pure notevolmente a seconda delle annate e dei sistemi di coltivazione. Da quintali 6,4 nel 1930 (coltura specializzata) è salita nel 1933 a quintali 8,6, dopo aver toccati i quint. 11,5 nel 1931.

Le più alte produzioni regionali nel 1933 sono state quelle delle Puglie (q. 3.232.050), delle Calabrie (q. 1.865.670) e della Sicilia (q. 1.627.690). Seguono con quantitativi, che si avvicinano al milione di quintali la Toscana, la Campania ed il Lazio. Buone produzioni vantano anche gli Abruzzi, la Liguria, la Lucania, l'Umbria e la Sardegna. Tra le

LA CURA DEGLI OLIVI DALLA « CARIE ».

medie regionali di produzione unitaria raggiunte nel 1933, le più elevate sono quelle del Veneto (q.li 25 per ettaro), dell'Emilia (18,7) della Liguria (16,4), della Lucania (14,8), dell'Umbria (14,4) e delle Marche (13,9).

La coltura specializzata è decisamente prevalente in tutte le provincie pugliesi, in Basilicata, in alcune provincie della Sicilia, in Sardegna, in provincia di Napoli e nelle provincie di Imperia e Savona. Grande importanza riveste invece la coltura promiscua nelle Calabrie, nelle provincie di Siracusa, Catania, Caltanissetta ed Agrigento, in provincia di Roma, di Frosinone e di Viterbo, in alcune province dell'Abruzzo e della Campania, ed in quasi tutte le provincie toscane.

L'Italia aveva, sino a qualche anno or sono, il primato fra le Nazioni produttrici d'olio, ma recentemente la Tunisia ha valorizzate con l'olivo enormi distese di terra dapprima improduttive, e la Spagna ha pure, dal canto suo, notevolmente aumentata la sua superficie ad oliveti. Le colture di olivo, che ... sempre più diffondendosi nella Tripo... e nella Cirenaica, varranno però di ... n breve a ristabilire l'equilibrio, e ... io a nostro vantaggio.

... ondo i dati del 1932, l'Italia ... econda produttrice del mondo ... o q.li di olio, preceduta dalla Spagna con 3.450.000 q. e seguita dalla Grecia (q. 1.170.000), dall'Africa Settentrionale francese (q. 720.000), dal Portogallo (q. 250 mila). La produzione media italiana nel quinquennio 1909-1913 era di 1.710.000 q., quella invece del periodo 1923-1930 è stata di quintali 1.870.000.

Se si considera che la produzione mondiale di olio è stata nel 1932 di 8.200.000 quintali e che, di questi, 7.690.000 appartengono ai paesi del Bacino Mediterraneo, si avrà modo di valutare nella sua importanza economica la partecipazione italiana alla produzione mondiale dell' olio d' oliva commestibile. Dobbiamo aggiungere che si producono nel mondo altri 2 milioni di quintali di olio, di qualità inferiore, ottenuti come sottoprodotto dalle sanse e dalle acque di lavaggio. E l'Italia concorre con una notevole percentuale a formare questa cifra.

Tuttavia le esigenze del consumo, che vanno continuamente aumentando anche in Italia (dai kg. 4,24 per abitante del 1909-13 si è giunti ai kg. 5,02 del 1923-30) non sono fronteggiate dal fabbisogno nazionale ed impongono tutti gli anni una importazione di circa 1 milione di quintali di olii di seme, di cocco ecc., per un valore di circa 300.000.000 di lire.

La partita non è compensata dall'esportazione dell'olio d'oliva italiano che nel 193... è stata di 355.000 q. per un valore di circa 200 milioni di lire.

Il valore della produzione olearia nazionale che era di L. 1.350.000.000 nell'annata agraria 1928-29, si è ridotto a poco più della metà nell'annata agraria 1930-31. Ma varie cause hanno influito sulla contrazione della cifra: oltre alla diminuzione della superficie coltivata ed alla minor produzione, il ribasso dei prezzi ha inciso per una forte quota.

La situazione che abbiamo delineata e che risulta eloquentemente dall'aridità delle cifre, non ha mancato di preoccupare le associazioni dei coltivatori e degli industriali e recentemente è stato bandito dal Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste un concorso nazionale per incoraggiare i nuovi impianti e l'opera di ricostruzione, di ringiovanimento con opportune potature, innesti e lavori del terreno, dei vecchi oliveti. La bilancia

OLIVI ECCELLENTEMENTE POTATI ED ALLEVATI RAZIONALMENTE.

del commercio del nostro Paese richiede infatti la eliminazione di ogni tributo non strettamente necessario verso l'estero. La rivalorizzazione dell'oliveto potrebbe ridurre notevolmente i quantitativi importati. Ed il consumo nazionale potrebbe avviarsi dall'attuale cifra, ritenuta ancora troppo bassa, sulle orme del consumo degli altri maggiori paesi produttori (Spagna kg. 15 per abitante, Grecia kg. 12 per abitante), verso i 10 e più chilogrammi per abitante.

Le prospettive dell' industria dell' olio d' oliva.

L' industria italiana della produzione di olio d'oliva commestibile è andata sviluppandosi e progredendo specialmente nel corso dell'ultimo decennio. Dalla piccola industria rurale, che si serviva di un rudimentale frantoio e di un torchio per la macinazione del frutto e l'estrazione del succo, è sorta e si è andata progressivamente affermando una vera e propria industria dell'oleificio, dotata di mezzi meccanici moderni di macinazione e di lavorazione: frantoi elettrici e torchi idraulici. Le nostre fabbriche richiamano anche olii di altri paesi, i quali vengono riesportati dopo la raffinazione.

La lavorazione dei sottoprodotti è stata pure perfezionata in armonia con i più recenti progressi della tecnica. E' noto che da 100 q.li di olive si ottengono — con una resa normale del prodotto — 16 q. di olio commesti-

OPERAZIONI CHIRURGICHE ALL'OLIVO: L'ASPORTAZIONE DELLE PARTI MALATE DEL TRONCO.

bile, senza contare naturalmente le qualità inferiori che si ricavano, come abbiamo detto, dalle sanse e dalle acque di lavaggio. Questi olii inferiori non posseggono però i pregi dell'olio d'oliva di pressione — che è sapido, vivo, salutare — e possono solo essere usati per fare sapone. I popoli nordici adoperano anche l'olio di seme per uso alimentare, ma nel nostro Paese — per tradizione che risale nei millenni — soltanto l'aroma dell'olio di puro olivo è apprezzato quale condimento dei cibi.

Dice Apicio, (che sarebbe poi il Brillat Savarin o il Jarro dell'epoca di Augusto), nel suo « De re coquinaria », che « nella cucina romana non si può fare senza il soccorso ed il concorso dell'olio, dono degli Dei ».

Olio d'oliva puro e rettificato.

L'olio d'oliva puro, ricavato da olive sane e perfette, può essere di prima e di seconda pressione; si presenta con un bel colore gial- [illegible] possiede un rendimento calorico [illegible] dei grassi più noti. Men- [illegible] ettogramma di burro dà 7[illegible] [illegible]grammа di vero olio d'o[illegible] [illegible] 930. Il burro contiene l'82 [illegible] grasse: l'olio d'oliva intorno al[illegible]

[illegible] tratto invece da olive danneggia- [illegible] dalle classiche malattie della pianta (la mosca olearia e la cocciniglia), o dalle av- verse vicende atmosferiche e climatiche, [illegible] meno pregiato di quello ottenuto da oliv[e] scelte. Sulla qualità dell'olio influisce anch[e] il sistema usato nella raccolta del frutto. [Il] sistema migliore è quello di staccare le oliv[e] a mano a mano che vengono a maturazion[e] (*spiccatura*); oppure di tendere delle te[le] sotto gli alberi e di scrollare i rami (*scrolla- tura*), od infine di battere dolcemente i ram[i] facendo cadere le olive sulle tele (*abbacchia- tura*). In talune regioni si lascia che le oliv[e] cadano da sole in seguito a forti venti e pe[r] effetto della maturazione. In tal caso, se l[e] olive vengono raccolte subito non subiscon[o] danno eccessivo, ma se si lasciano a lung[o] sulla nuda terra o vengono ammonticchiat[e] poi nel frantoio, in locali poco igienici, si ri- scaldano e fermentano, e l'olio che se ne ri- caverà sarà difettoso.

L'olio d'oliva, così detto « raffinato » deri- va da un prodotto di solito difettoso al quale, prima di andare sul mercato, viene perciò fatta subire una serie di operazioni di miglio- ria: esso viene infatti sottoposto ad un tratta- mento industriale a base di soda per toglier- gli l'acidità; di terra decolorante per toglierg[li] il colore; e ad una energica bollitura col vapo- re surriscaldato per togliergli il cattivo odore ed il cattivo sapore. E' in sostanza un olio che riesce piacevole e larghissimamente uti- lizzabile pur se alla fine della raffinazione ri- sulta spogliato di una notevole parte di so- stanze grasse.

Le esigenze della moderna tecnica col- turale.

Anche l'industria dell'olio d'oliva è suscet- tibile di razionalizzazione e di ulteriori perfe- zionamenti. Da un miglior attrezzamento del- l'industria deriverà, come logica conseguenza, un interesse maggiore da parte degli olivicol- tori alla produzione; la quale verrà spinta ed intensificata mediante gli accorgimenti consi- gliati dalla tecnica agraria, le razionali conci- mazioni, la potatura ed il ringiovanimento

VALORIZZAZIONE E SISTEMAZIONI COLLINARI CON OLIVETI.

delle vecchie piante, la sistemazione ad olivo di superfici più estese, specialmente in quei terreni di bonifica che meglio si prestano alla coltivazione della pianta e nei terreni collinari e montani. Bisogna tener presente che l'olivo è più resistente della vite alle avversità del sole e del clima ed in certe regioni si arrampica sino oltre i 1000 metri creando una zona di continuità fra la sottostante vigna ed il rincalzo dei boschi di castagni. Anche nell'economia rurale delle nostre Colonie e specialmente delle terre libiche, come abbiam detto, l'olivo verrà assumendo nei prossimi anni una sempre maggiore importanza.

Intere regioni italiane devono all'olivo il loro rifiorimento. Così le Puglie, nelle quali l'olivo ed il grano sono le colture preminenti; così la Sardegna nella quale, secondo la testimonianza di Padre Gemelli nel suo « *Rifiorimento della Sardegna proposto nel miglioramento di sua agricoltura* », l'olivo è stato coltivato estesamente dal 1624 in poi, trasformando intere zone dapprima pressochè abbandonate ed improduttive.

Numerose « gride » dei Vicerè sardi stanno a testimoniare le cure continue che le Autorità dedicavano al progresso della olivicoltura. Dove vi era un certo numero di piante atte a formare oliveti, era obbligo dei Signori del luogo « a tener macina entro tre anni per fare olio, al che potrà essere forzato ad istanza dei coltivatori ». Gride analoghe si trovano negli Archivi campani, pugliesi, siciliani e liguri, e da questi antichi esempi sino ai giorni nostri la storia dell'economia rurale delle regioni interessate alla olivicoltura offre un quadro continuo di miglioramenti e di perfezionamenti. Nessun dubbio che gli olivicoltori italiani, seguendo le ragioni della loro convenienza economica, concomitanti con l'interesse del Paese ridarranno negli anni a venire — come stanno già dando — il massimo impulso ad una coltura già tanto fiorente, apportatrice di tanti benefici frutti, di tanta ricchezza sociale.

Piantiamo dunque l'olivo. Ascoltiamo la invocazione del poeta delle piccole cose, della vita umile e laboriosa dei campi. Piantiamo, come vuole il Pascoli, l'olivo,

> L'olivo che agli uomini appresti
> la bacca ch'è cibo, ch'è luce....
> ..... non vuole,
> per crescere, ch'aria, che sole,
> che tempo, l'olivo!

SECONDO INCISA

[...] PRIMO CONCORSO INTERN[...]IONALE AL[...]
CON CARBURANTI S[...]SIDIARI

C[...] la solenne premiazione dei vincitori, fatta da S. E. l'ex Cancelliere federale austriaco Ernst von Streeruwitz, si è concluso felicemente ad Innsbruck il I Concorso Internazionale Alpino per Autoveicoli a Carburanti Sussidiari.

Di questa ardita e geniale iniziativa abbiamo replicatamente parlato nei precedenti numeri de «Le Vie d'Italia», mettendone in evidenza gli Enti organizzatori e le modalità di esecuzione. Qui vogliamo invece dare un breve resoconto dello svolgimento della prova, nonchè alcuni dati tecnici ad essa relativi, rimandando per maggiori informazioni a quanto abbiamo detto in Riviste tecniche specializzate (1).

Alla manifestazione presero parte 13 autoveicoli, dei quali 3 italiani, 5 austriaci, 4 svizzeri ed 1 germanico.

(*fot. Oe. K. W.*)
SU PER I VALICHI ALPINI DELLE DOLOMITI: VERSO IL PASSO DI ROLLE (M. 1984)

La categoria degli *automezzi a gassogeno* comprendeva 5 macchine, e precisamente: due vetture da turismo (una *Fiat 525*, italiana, con gassogeno *Eva* a carbone di legna, ed una *Ford*, svizzera, con gassogeno *Imbert* a legna), due autocarri della portata di 5 tonnellate (un *Berna*, svizzero, ed un *Vomag*, germanico, entrambi muniti del gassogeno *Imbert* suddetto), ed un [...]bus da 21 posti (un *Saurer*, austriaco, [...] gassogeno *Kromag* a legna).

[...] categoria degli *autoveicoli a carbu-ranti* [...]no iscritte 5 vettur[...] smo [...] 522, italiane, alim[...] carbur[...] [...]alia»; una *Opel* ed [...] *smobil*[...] [...]mbe svizzere, funzion[...] olio di [...] di lignite a mezzo di [...]catore «Ber[...] *Hupmobile*, [...]ca, funzionan[...] carburante [...] ed un autob[...]*rer* da 26 po[...]re austriaco, [...]tato dal carb[...] suddetto.

Partecipar[...]re al Concor[...]me *vetture* d[...] *fronto* funzion[...] benzina: un [...]de-Car», A[...] *Daimler* a 6 [...] (tipo militar[...]striaco) ed un [...]bus *Saurer*, [...] a quello mu[...] gassogeno.

Lo scopo d[...]corso al qual[...] C.I. e il R[...] avevano dat[...] la loro collab[...]ne, anche per la parte organizzativ[...] quello di verificare il comportamento d[...]toveicoli alimentati da carburanti s[...] lungo le strade alpine, sottoponendoli a [...] sforzi sopra aspre salite, a frequenti e[...] cambiamenti di quota (e, con questa, d[...]peratura, umidità e densità dell'aria), e[...]

Ben si comprende come una prova [...]nere, la prima finora tentata, pre[...] un'importanza militare — oltre che te[...] di primo ordine, importanza conferma[...] la presenza, in qualità di osservatori [...] di controllori, di numerosi ufficiali sp[...]

(1) V. «*L'Energia Termica*» dell'ottobre c. a.

(fot. Oe. K. W.)

UNA PARTE DELLE VETTURE DA TURISMO, AL PARCAMENTO DI BOLZANO.

(fot. Oe. K. W.)

LE VETTURE DA TURISMO DURANTE LA SOSTA DI TAPPA A MAUTENDORF.

(*fot. ing. W. Schlief*)

SULL'ASPRA SALITA FINALE DEL KATSCHBERG (PENDENZA 25 %): LA FIAT ITALIANA MUNITA DI GASSOGENO « EVA » MENTRE STA PER RAGGIUNGERE E SUPERARE LA VETTURA MILITARE AUSTRIACA.

dell'Esercito italiano, di quello svizzero e di quello austriaco.

Il percorso era perciò stato scelto in modo da sottoporre le macchine partecipanti ad un collaudo dei più severi, obbligandole a percorrere un itinerario a profilo altimetrico e planimetrico quanto mai accidentato, ricco di salite la cui pendenza raggiungeva talvolta il 25 %, di curve e tornanti. La tabella seguente, nella quale abbiamo raccolti i dati più caratteristici in proposito, ne dà un'idea abbastanza evidente.

PRINCIPALI ALTITUDINI RAGGIUNTE E PENDENZE SUPERATE DURANTE LE VARIE TAPPE

TAPPA	Nome del Passo	Altitudine m.s.m.	Pendenza massima nel senso del percorso fatto
Innsbruck-Feldkirch.	Arlberg	1802	13 %
Feldkirch-Zurigo . .	Ricken	791	9 »
Zurigo-Andermatt . .	Clausen	1952	12 »
Andermatt-Milano .	S. Gottardo	2112	20 »
Trento-Bolzano . . .	Rolle	1984	6 »
Bolzano-Dobbiaco . .	Costalunga	1763	10 »
» » . .	Pordoi	2239	20 »
» » . .	Falzarego	2117	20 »
Dobbiaco-Mautendorf	Katschberg	1641	25 »
Mautendorf-Kitzbühel	Radstädter Tauern	1738	15 »
» » .	Thurn	1273	10 »

Per di più gli autoveicoli non venivano classificati soltanto in base alla velocità media mantenuta sull'intero percorso ed al consumo di carburante, ma anche in base ai risultati di prov[e] rose e ripetut[e] per iscopo di [...] anche gli altr[i] pali coefficien[ti] caratterizzano [...] pacità comple[ssiva] prestazione ed [...] dimento di un [...] mezzo qualsiasi [...]

Tali erano, [...] sempio, le prov[e] la rapidità di [...] in marcia, della [...] celerazione e de[...] lasticità di ma[rcia] della attitudine a [...] piere salite, della [...] rezza di funziona[mento] to, della maggi[ore] minore manuten[zione] richiesta, e così v[ia].

È doveroso seg[nala]re, a questo proposito, la razionale e ben [stu]diata impostazione del regolamento tec[nico] di classifica, dovuto all'ing. Ernst Manli[k di] Vienna: regolamento che potrebbe, con [op]portune modificazioni suggerite dall'espe[rien]za, costituire una solida base di valutaz[ione] anche per le future manifestazioni del gen[ere].

A ciascuna delle prove suddette corrisp[on]deva una determinata quota massima di a[p]prezzamento, graduata in relazione alla [im]portanza attribuita alla prova stessa; la q[uo]ta massima totale di apprezzamento, co[rri]spondente alla somma di quelle delle sin[gole] prove e di quelle relative alla velocità [me]dia ed al consumo del combustibile, amm[on]tava a 100 punti.

Come è naturale, le varie macchine conc[or]renti vennero suddivise in varie categorie, n[on] soltanto a seconda della natura del carbur[an]te impiegato, ma anche a seconda del ti[po] della macchina (vetture da turismo, auto[bus] ed autocarri). Nella seguente tabella abbi[amo] appunto raccolti i dati relativi alle veloc[ità] medie ed al punteggio conseguito da ciasc[un] autoveicolo nella sua categoria.

Al controllo tecnico dei singoli autove[icoli] erano addetti numerosi ingegneri speciali[sti] delle varie nazionalità e, per maggiore ga[ran]zia, il servizio di controllo era organizzato [in] modo che su ogni autoveicolo vi fosse se[m]pre, durante tutto il percorso della gara

L'ITINERARIO PERCORSO DAGLI AUTOVEICOLI A CARBURANTI SUSSIDIARI PER IL PRIMO CONCORSO INTERNAZIONALE ALPINO, SI È SVOLTO SUL TERRITORIO DI TRE STATI, CONTEMPLANDO DELLE TAPPE, A VOLTE DURISSIME, ATTRAVERSO ELEVATI VALICHI ALPINI.

agente tecnico, ma che questi venisse cambiato ad ogni tappa.

Il percorso soggetto a controllo internazionale, e quindi valido agli effetti della classifica generale, era un circuito chiuso di oltre 1500 km., con partenza ed arrivo ad Innsbruck, e comprendeva un tratto austriaco, un tratto svizzero e uno italiano.

Anche dal punto di vista turistico esso si presentava quanto mai variato ed interessante, e basterebbe a documentarlo la semplice elencazione delle località scelte come stazioni di tappa: Feldkirch, Zurigo, Andermatt, Milano, Trento, Bolzano, Dobbiaco, Mautendorf, Kitzbühel.

Vale a dire il Tirolo, il Voralberg e la Ca-

VELOCITÀ MEDIE MANTENUTE E PUNTI DI MERITO CONSEGUITI DAI VARI AUTOVEICOLI SULL'INTERO PERCORSO DELLA PROVA

N. distintivo	TIPO DEL VEICOLO	MARCA	CARBURANTE USATO	VELOCITÀ MEDIA	PUNTI DI MERITO %
51	Vettura turismo	Fiat 525 S	Carbone di legna	48 Km./ora	74.2
52	» »	Opel	Olii di catrame	49,8 »	84.8
53	» »	Oldsmobile	» »	48,5 »	82.2
54	» »	Ford	Legna	48,6 »	78.6
55	Autocarro	Berna	»	27,9 »	97.33
56	Autobus	Saurer	»	30,1 »	51.3
57	Vettura turismo	Hupmobile	Miscela liquida «Coreth»	48,0 »	80.1
58	Vettura militare	Austro-Daimler	Benzina	41,0 »	82.5
59	Autobus postale	Saurer	»	32.9 »	55.0
60	Vettura turismo	Fiat 522 S	Carbur. «Italia» tipo normale	53,1 »	79.3
61	» »	Fiat 522 C	Carbur. «Italia» tipo «Etameta»	52,0 »	89.1
62	Autocarro	Vomag	Legna	28,8 »	76.1
63	Autocarro	Saurer-K.Ö.B.	Miscela liquida «Coreth»	33,75 »	57.5

(fot. ing. H. Linneborn)

LA VETTURA «FORD» CON GASSOGENO «IMBERT» (IL GASSOGENO È DISSIMULATO ENTRO LO SPAZIO DEL BAULE).

rinzia nel percorso austriaco; il lago di Zurigo e quello di Lugano, il gruppo del Clausen e quello del Gottardo nel percorso svizzero; il lago di Garda e una lunga serie delle incantevoli vallate delle regioni dolomitiche in quello italiano (V. Sugana, V. Cismon, V. di Fassa, V. Cordevole, V. di Landro).

Il percorso totale era stato suddiviso nelle seguenti tappe:

Innsbruck-Feldkirch (km. 166), comprendente il passo dell'Arlberg (m. 1802) con pendenze del 13 %; *Feldkirch-Zurigo* (chilometri 113), col passo del Ricken; *Zurigo-Andermatt* (km. 167), col passo del Clausen (metri 1952), con le pendenze del 12 %; *Andermatt - Milano* (chilometri 190), la principale difficoltà costituita dalla salita del Passo del San Gottardo (m. 2112) che raggiungeva in alcuni tratti la pendenza del 20 %; *Milano-Trento* (km. 210), tappa turisticamente bellissima, specie nel tratto della Gardesana, ma che non presentava speciali difficoltà; *Trento-Bolzano* (chilometri 202) col passo di Rolle (m. ...

Bolzano-Dobbiaco (km. 155), tappa questa turisticamente incantevole, ma severa per le macchine concorrenti, che dovettero affrontare l'un dopo l'altro numerosi passi alpini (Costalunga, Pordoi, Falzarego) siti a quote superiori ai 2000 m. e presentanti pendenze che in alcuni tratti raggiungevano il 20 %; *Dobbiaco - Mauterndorf* (km. 170) lungo la valle della Drava, comprendeva la più aspra e temibile salita di tutto il percorso, quella del Katschberg, raggiungente la straordinaria pendenza del ... proprio nel tratto finale, salita superata anche questa da tutte le macchine concorrenti; la *Mauterndorf-Kitzbühel* (km. 168) con i due Passi dei Tauri di Radstatt e di T... con pendenza massima del 15 %, e infine la *Kitzbühel-Innsbruck* (km. 155), tappa ad andamento pianeggiante, svolgentesi quasi per intero lungo la ridente e pittoresca valle dell'I...

Durante le tappe vennero compiute, come già accennato, numerose e differenti prove di funzionamento, scegliendo per esse i...

(fot. ing. S. De Capitani)

GLI AUTOCARRI «... C» E «BERNA» (ENTRAMBI MUNITI DI GASSOGENO «IMBERT» A LEGNA) ALLA SOSTA DI RUM PRESSO INNSBRUCK.

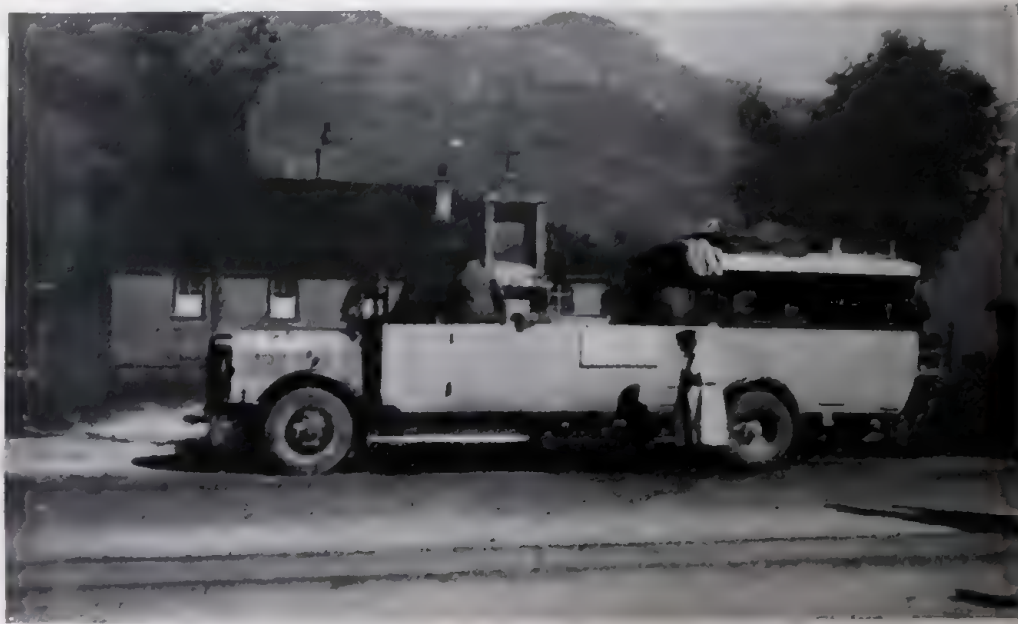
(*fot. Oe. K. W.*)

GLI AUTOVEICOLI SCENDONO IN COLONNA DALLA SOMMITÀ DEL CLAUSEN VERSO ALTDORF.

ti ed i tratti di percorso planimetricamente ed altimetricamente meglio indicati: punti stabiliti dal Comitato organizzatore durante una preventiva ricognizione dell'intero percorso della gara.

L'importanza di dette prove appare evidente quando si rifletta che esse tendevano a valutare la capacità di prestazione degli autoveicoli a carburanti sussidiari nelle reali ed effettive condizioni nelle quali esse dovrebbero trovarsi a funzionare in pratica in alcuni casi: ad esempio dopo essere stati parcati all'aperto, anche in alta montagna, con qualunque tempo.

I risultati delle singole prove e quelli generali del Concorso possono perciò ritenersi più che soddisfacenti in quanto, prescindendo da ogni criterio di classifica, essi hanno luminosamente e definitivamente dimostrato:

1) che tutti i carburanti sussidiari sperimentati, solidi e liquidi, si prestano egregia-

(*fot. ing. S. De Capitani*)

L'AUTOBUS « SAURER » CON GASSOGENO « KRONAG » A LEGNA, ALLA SOSTA DI RUM PRESSO INNSBRUCK.

BERNARDINO LUINI - AFFRESCO DELLA « PASSIONE » NELLA CHIESA DI S. MARIA DEGLI ANGELI A LUGANO.

L'ultimo capolavoro di Bernardino Luini

in S. Maria degli Angeli a Lugano

PAREVA che la grazia Leonardesca, fiorita lungamente dal pennello di Bernardino Luini, non dovesse più finire; nella serenità delle sue dolci imagini ogni dramma pareva placarsi con un sorriso.

Ma ecco che nella « Passione » di Lugano il grande tema tragico, apoteosi dell'umanità sofferente, afferra il cuore del Maestro come in un presentimento di morte.

La morte lo ghermisce, infatti, improvvisamente nei primi mesi del 1532, poco dopo compiuto il capolavoro, nel pieno vigore degli anni. Non sappiamo esattamente quanto, perchè ci manca qualsiasi notizia intorno alla sua nascita; ma non è azzardato calcolare l'età sua intorno ai quarantacinque anni, argomentando che la sua prima opera [illegible] l'affresco nell'Abbazia di Chiaravalle Milanese, fu dipinta nel 1512 e che egli, morendo, lasciava colla vedova un figlio circa ventenne, Evangelista, Giovanni Pietro ancora fanciullo, e Aurelio appena pargoletto. Morte troppo precoce per chi era nato per sollevare l'umanità, nella gioia e nel dolore, con visioni di superba bellezza, per chi avrebbe potuto spargere ancora a piene mani i fiori della propria arte consolatrice!

***

La chiesa di Santa Maria degli Angeli, in Lugano, che accoglie la grande creazione del Luini, fu iniziata nel 1499 nel semplice stile gotico-francescano, che si incontra più spesso nelle costruzioni discoste dai grandi centri (nè Lugano era infatti, a quel tempo, la

B. LUINI - « INCREDULITÀ DI S. TOMMASO », PARTICOLARE DELL'AFFRESCO DELLA « PASSIONE » A LUGANO.

popolosa elegante cittadina d'oggi) e fu consacrata appena nel 1515. Nel 1525 i frati minori di San Francesco presero possesso dell'attiguo convento, mentre era padre provinciale frate Angelo Porro da Milano. E fu forse per designazione di quest'ultimo, che il Luini fu chiamato a decorare la chiesa. Egli affrescò la grande parete trasversale, che divide il coro dalla navata, sulla quale per lunga tradizione si usavano rappresentare le scene della Passione di Cristo. In Lombardia si possono citare al riguardo due esempi tra i più significativi, l'uno nella chiesa dell'Annunciata, presso Borno, in Valcamonica, affrescata da quel delizioso e ancora quasi ignorato pittore che fu Pietro Giovanni da Cemmo, l'altra nella chiesa di S. Bernardino in Caravaggio.

L'ampiezza della parete da affrescare che si svolgeva di fronte ai devoti, si prestava singolarmente a trattare il tema della Passione di Cristo, per richiamarli al tema del dolore, per nobilitare il dolore col sublime esempio di Cristo. Ma nel mentre in tempi anteriori si usava suddividere i vari episodi della Passione in singole scene separate, qui il Luini unificò le successive fasi del dra sacro in una visione complessiva. Egli d se in primo piano la grande scena della cefissione, che abbraccia tutta la parete; lo sfondo invece rappresentò, in modo tinuativo, gli episodi salienti della Pass Domina il centro della scena il Cristo c fisso sopra un'altissima croce, che si p nel cielo al disopra della folla d'uomini armoniosa figura del Redentore, non è tratta nello spasimo del dolore — come artisti la rappresentarono — ma è attegg in una suprema quiete: nel sacrificio com to per l'Umanità dolorante l'umanità di sto si trasfigura in una divina pace di bo Intorno a Lui volteggia una gloria d'a e di puttini, stupenda visione celeste. È sta la parte forse più bella dell'affresco, pure è perfetto in ogni suo dettaglio; cer il brano che per primo attira l'attenz che solleva l'anima del devoto, la tiene vinta e la riposa nella visione divina. I due ladroni, ai lati — su croci un po' più b se e distanti — il buono, dal volto ema nel dolore, reclina il capo verso i piedi la croce del Signore, mentre un angel

[illegible] PARTICOLARE DELL'AFFRESCO DELLA «PASSIONE» NELLA CHIESA DI SANTA MARIA DEGLI ANGELI A LUGANO.

porta la sua anima al cielo, secondo l'antichissima iconografia già in uso presso i bizantini: il cattivo ladrone, all'incontro, il capo eretto sul corpo massiccio come in superbo disdegno, lascia l'animula ribelle tra le grinfe del mostruoso demone.

Una folla immensa popola il basso. Uomini d'arme a cavallo, sgherri, ragazzi, donne, giocatori, sfaccendati; tutt'una massa variopinta tratta dalla vita d'ogni giorno alla ri-

B. LUINI: PARTICOLARE DELL'AFFRESCO DELLA « PASSIONE » A LUGANO.

balta del divino teatro. E fra codesta plebe, le sacre figure. Indimenticabile, a sinistra, il gruppo delle Marie. La Madre, vinta da immenso tormento, si accascia su sè stessa, sorretta dal trépido gesto delle altre che le si serrano accanto, formando una sola scultorea unità. Anche questo risale ad antichissima fonte iconografica, con sottile intuizione umana è qui. Il volto esangue della Vergine rivela la sofferenza, lo sforzo sostenuto del reggersi: nel suo pallore, che si distacca luminoso dalle tinte più oscure degli altri, v'è il soffio divino che lo fa apparire. È rappresentata ancor giovane, giovanissima, d'una bellezza ideale, della Madre piuttosto che crudo specchio della realtà. La Maddalena, genuflessa ai piedi della Croce, i capelli ondulati sciolti sulle spalle, allarga le braccia in atto di disperazione. San Giovanni, ritto dal lato opposto, solleva gli occhi al Crocefisso, battendosi il petto colla destra.

E in giro, la folla profana! Ecco Longino a cavallo, colla lunga lancia, con cui ha trafitto il costato di Cristo; ecco il suo compagno, che in una mano tiene il vaso dell'aceto, nell'altra il bastone colla spugna imbevuta. Tra la moltitudine risaltano gruppi e persone, per l'individualità degli aspetti. Alla estrema sinistra, è particolarmente bello il gruppo della madre col bimbo in braccio, che sospinge l'altro figlioletto che la segue: gruppo di intima dolcezza, improvviso canto al felice amore materno contrapposto al dolore della scena centrale. Si vorrebbe vedere quasi, in questo gruppo, il ritratto della moglie del pittore coi due figlioletti Aurelio e Giovanni Pietro; ma è ipotesi che nulla giustifica, fuorchè la corrispondenza nell'età dei bimbi, e, nel figlioletto, alcuni tratti assai caratteristici, direi mo quasi istantanei, desunti indubbiamente dal vero. Certo è che l'uso di rappresentare persone viventi in quadri sacri non era affatto insolito nel Rinascimento; e più tardi vedremo Paolo Veronese portato davanti all'Inquisizione, accusato di irriverenza verso la Storia sacra. Alle quali accuse egli si difenderà, ingenuamente obiettando: « noi pittori... ». Così fa, prima di lui, il Luini.

Già altri ha notato nel guerriero montato sul bianco cavallo a destra della croce il carattere dell' autoritratto: fissa infatti l'uomo dalla barba bionda lo spettatore, come quando il pittore dipinge sè stesso. E potrebbe darsi che il Luini avesse qui riprodotto le proprie sembianze. Corrisponde

B. LUINI - « CRISTO DEPOSTO », PARTICOLARE DELL'AFFRESCO DELLA « PASSIONE » A LUGANO.

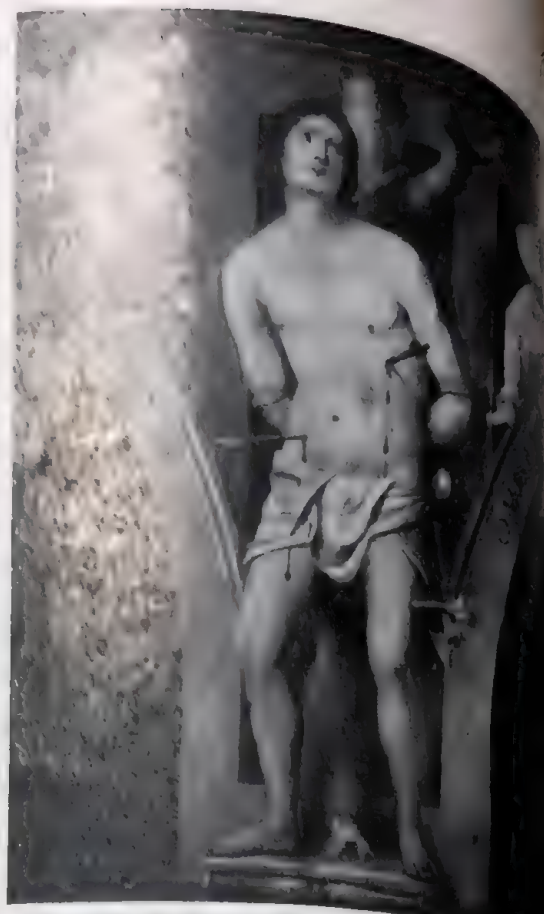
tanta evidenza di particolari, la realtà viva tuttavia non diminusce il mistico *pathos* che aleggia sulla scena sacra: solo la rende più umana, più vicina al cuore dell'uomo, più facile ad essere intesa, più eloquente. Lo sguardo del devoto può ancora sollevarsi da quel tumulto e seguire nello sfondo gli altri episodi della Passione: in alto a sinistra, dietro le colonne del tempio, Cristo sul Monte Oliveto, che riceve dall'angelo il divino calice, mentre gli Apostoli dormono; più sotto, nel centro del tempio stesso, Cristo incoronato di spine; procedendo verso destra, l'andata al Calvario; poi la scena della Pietà; poi l'apparizione di Cristo tra gli Apostoli, con San Tommaso che tocca la ferita del Signore, per accertarsi della sua esistenza; e infine nello sfondo tra le colonne ancora, la Trasfigurazione

***

B[illegible] ser saliti sulle impalcature, erette [illegible] nni davanti al capolavoro [illegible] restauro, aver visto cioè davvicino questa immensa creazione artis per rendersi conto di tutte le infinite, pre se bellezze che essa racchiude. Diremo che il godimento di questa grandissima na si fa veramente vivo di fronte ai par lari. Perchè è innegabile che anche se tra ta con superba maestria, la complessità la scena non lascia tregua all'occhio; la dei gruppi, delle figure assiepate l'una ac to all'altra senza quasi respiro non per tono facilmente il dominio dell'insieme una visione sintetica. Nè il pittore, cod sintesi, è riuscito a raggiungere. Egli ha dizionato gruppi e figure della folla imm sa: e soltanto nel Crocefisso ci ha dato i cento centrale e riposante della propria c zione. Creazione composta con criteri c che addizionali, simmetrici; d'una simme osservata quasi rigidamente: esattamente centro il Crocefisso, a uguale distanza le ci dei ladroni, i due tempietti a colonne basso, ai lati del Crocefisso i due guerrie cavallo; alla Maddalena fa riscontro San G vanni; al gruppo delle Marie, quello de

[illegible] GRUPPO DEL CENTURIONE NELL'AFFRESCO PREDETTO

catena, al gruppo della madre coi bimbi, quello dei pellegrini. E l'analisi può estendersi, con uguale esito, anche nelle altre figure. — Siffatto principio di composizione, che già era stato rotto alla fine del Quattrocento, si rafforzò nel Luini certamente dietro l'esempio di Leonardo, che nella « ultima cena » aveva ripreso il principio simmetrico per la creazione d'uno dei più mirabili capolavori che possa vantare la storia della pittura. Ma il grande Fiorentino, raggruppando ad intervalli le sue figure, e queste movendo in ritmi racchiusi, era riuscito ad infondere alla sua composizione tuttavia un largo respiro di vita, un'atmosfera di tranquillità, che qui manca, non soltanto perchè il numero

B. LUINI - « S. ROCCO » - AFFRESCO NELLA CHIESA DI SANTA MARIA DEGLI ANGELI A LUGANO.

B. LUINI - « S. SEBASTIANO » - AFFRESCO NELL... SANTA MARIA DEGLI ANGELI A LUGANO.

delle persone è infinitamente maggiore, ma anche, e specialmente, perchè l'artista non si è posto codesto problema della sintesi, o quanto meno non lo ha risolto con quella decisione e chiarezza che il tema tanto complesso richiedeva. Ed è perciò che, ripetiamo, l'immenso quadro si gode più nei particolari che nell'insieme. E meglio d'ogni nostra parola varranno a ciò le fotografie, in gran parte inedite, che qui riproduciamo, eseguite dal comm. Carlo Carboni di Roma, dopo il felice restauro condotto a termine con rara perizia e competenza dal prof. M. Pellicioli, provetto restauratore di Milano.

Il quale restauro segnò l'ultima tappa dei lavori eseguiti nella vetusta chiesa per cura del Governo federale svizzero sotto la guida del compianto prof. Berta di Lugano, che ad essa prodigò tutte le proprie energie.

Così dopo anni di lavori, di studi, di ... che, Santa Maria degli Angeli riapriva al popolo le sue porte, in una nuova luce di bellezza.

GUIDO FRAN...

La Strada per l'Etna

[illegible] STRADA ETNEA AL PIANO DELLA CANTONIERA DOVE VERRÀ SISTEMATO L'OSSERVATORIO METEORICO DELL'UNIVERSITÀ DI CATANIA.

[illegible]ZAZIONI FASCISTE

IN un brillante articolo apparso in questa nostra Rivista nel fascicolo di agosto del 1928, Emirico Vismara, sciogliendo un inno alla grandiosa montagna mediterranea che ha affascinato da millenni gli spiriti eletti — da Omero a Virgilio, da Empedocle a Tucidide, da Pindaro a Virgilio, da Plinio a Seneca e a Olimpiodoro — e che ancor oggi incute un religioso senso di mistero e di paura alle masse, scriveva:

« La via a questa montagna cantata da poeti, celebrata da filosofi e scienziati fin dai tempi più remoti, la cui storia si può dire abbia accompagnato la nostra civiltà dal suo nascere, è ancor oggi difficile, quanto lo era ai tempi del suo primo cantore, Omero.

« Con l'andare dei secoli l'uomo ha sfruttato il monte fin dove l'altitudine e le copiose sorgive rendono possibili coltivazioni di ricchezza quasi incredibile; ma la regione più elevata, dai mille ai tremila metri, la sommità maestosa e sublime, dove è il bello, non l'utile, è ancora deserta e abbandonata. I mortali che ne calpestano il suolo sono in nu[illegible]sì esiguo, che il candido manto di [illegible] ricopre ad ogni inverno la vetta, può ancora essere il simbolo del velo di verginità. Pochi sono quei viandanti, perchè l'ascensione è molto disagevole, perchè si è costretti a camminare per una diecina di ore a quelle altitudini, a pernottare, e fare altrettanto cammino al ritorno lungo sentieri appena tracciati, senza alcuna facilità per trovare vitto e alloggio ».

E, dopo aver descritto alcune magnifiche località di campeggio sull'Etna, località che egli stesso aveva utilizzate più volte a tale scopo; dopo avere enumerate le ricchezze varie, paesistiche e forestali dell'immenso cono dominante dalla sua eccelsa altezza una buona metà dell'Isola, propugnava la costruzione di una strada automobilistica che ne attingesse il vertice; ed accennava anzi a rilievi e progetti che « una squadra di ingegneri e rilevatori, rimanendo oltre tre mesi in attendamento » aveva preparato al fine di incamminare il problema verso una soluzione. E se pure la strada che il 21 ottobre scorso S. M. il Re ha inaugurato fra l'entusiasmo delle popolazioni etnee non è precisamente la stessa propugnata in quello scritto (essa avrebbe dovuto svolgersi sul versante occidentale

... montagna), noi pensiamo tuttavia che ciascuno possa oggi ben rivolgere con viva soddisfazione il pensiero a quel punto di partenza, allora condiviso soltanto da una esigua schiera, e con gioia possa cordialmente associarsi al gaudio degli isolani, or che un nastro stradale — una magnifica strada! — si è avventato baldanzoso sui fianchi del colosso, mirando ben alto e proponendosi la meta maggiore per un tempo che si spera prossimo.

***

Chè, questo — Fascista —, è tempo di opere fattive rapidamente concepite e rapidamente concluse. Tutto un secolo di progetti, discussioni, diatribe non ha ottenuto il risultato di solo un lustro nel clima del Littorio.

Appunto un secolo fa si era cominciato a parlare della strada dell'Etna. E se ne era — è giusto dirlo — anche iniziata la costruzione. « L'intendente della Valle di Catania », Alvaro Paternò Castello, Principe di Manganelli, inaugurava infatti nel 1835 la prima parte di una strada che da Catania, attraverso Mascalucia e Nicolosi, avrebbe dovuto portare al cratere sommo.

« Ardua oltremodo è l'impresa cui mi sono accinto e che ho pure in parte eseguita » — diceva egli nella seduta d'apertura del Consiglio della Valle nell'anno successivo —; « io voglio dire quella di rendere accessibile il nostro Etna agli illustri forestieri, e ai dotti scienziati e viaggiatori che da remotissime contrade muovono a perlustrarlo. Non avrem dunque in Sicilia un solo esempio da contrapporre alle sorprendenti carreggiate delle Alpi, dei Pirenei e della Svizzera?... Da Nicolosi mi propongo di prolungarla fino alla Grotta del Monte Colombaro o Grotta degli Inglesi, dalla quale rimangono soltanto a salire alcuni tratti di ripide balze sino al Piano del Lago, su cui sorge l'ultimo cono del cratere. Se le mie speranze non andran fallite, — soggiungeva — verrà un tempo in cui lo accesso a questo immenso e meraviglioso vulcano non sarà più riguardato come uno sforzo di insolito ardire e come un cimento della vita ».

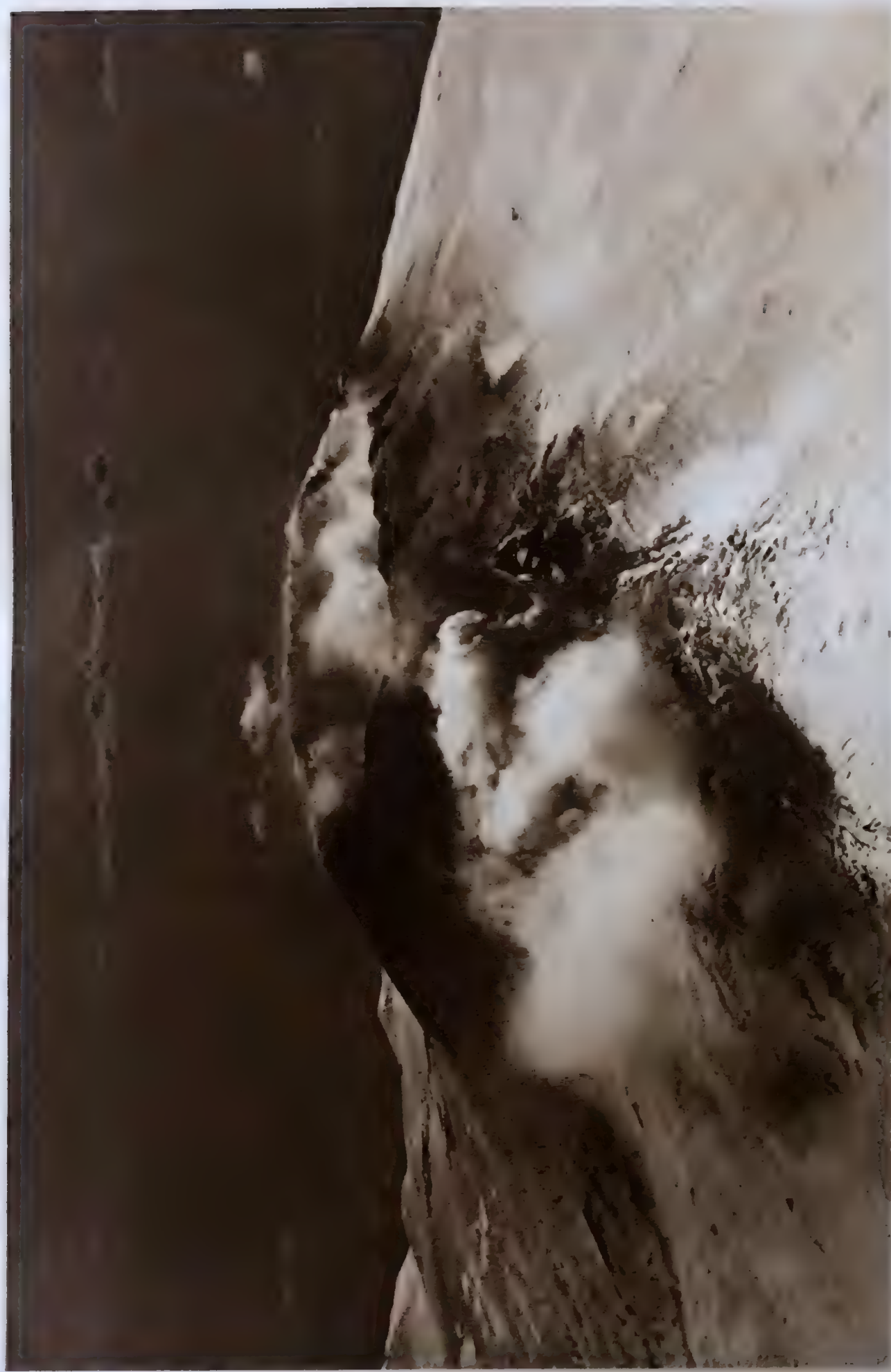
La strada etnea — è bene osservarlo subito — era concepita fin dall'inizio con uno spirito eminentemente turistico; ciò che, considerati i tempi, ci sembra donare un singolare merito al suo coraggioso ideatore.

Ma nè i suoi buoni propositi, nè generoso prodigarsi poterono avere ... nè, di poi ebbero miglior sorte gli sforzi dei suoi successori, sotto il regno dei Borboni, nè quelli degli uomini del nuovo Regno. Per settantacinque anni circa, dal 1839 al ... non si fece più parola del progetto. In ... anno due privati cittadini, i fratelli ... nia Scammacca, commisero a loro spese all'ing. E. Puglisi lo studio di una rotabile da Nicolosi alla Cantoniera Meteorico-Alpina, e un progetto tecnico fu prestamente ... to. La grande guerra sopì nuovamente ... iniziativa. Nel 1921 il progetto Puglisi ... va offerto alla « Pro Etna », allora sorta ... programma di valorizzazione turistica ... purtroppo anche questa volta difficoltà ... rie, discussioni, controproposte, diatribe ... colarono ogni avanzamento della ... idea.

Doveva toccare ai tempi nuovi, agli uomini nuovi, al ritmo nuovo, la rapida e ... le realizzazione del progetto. Nel 1929, la prima Amministrazione ordinaria ... (di cui reggeva le sorti con energica ... l'avv. Vincenzo Lo Giudice), e col con... delle Autorità Governative, in pochi ... fu compilato uno schema di Statuto ... costituzione di un Consorzio. Meno di ... anni dopo il Consorzio veniva creato ... partecipazione della Provincia, del Co... e del Consiglio Provinciale dell'Econo... Catania; del Banco di Sicilia, dell'A. S. ... S.; dei Comuni di Nicolosi, Mascalucia e ... passo, e infine dal cav. Costarelli Pla... che, a nome della famiglia, arrecava ... tevole contributo finanziario. Direttore d... vori fu nominato l'ingegnere capo dell'U... Tecnico Provinciale, cav. Ottavio Priolo. ... vori furono assunti in appalto da una ... Ditta milanese nel settembre dello ... anno.

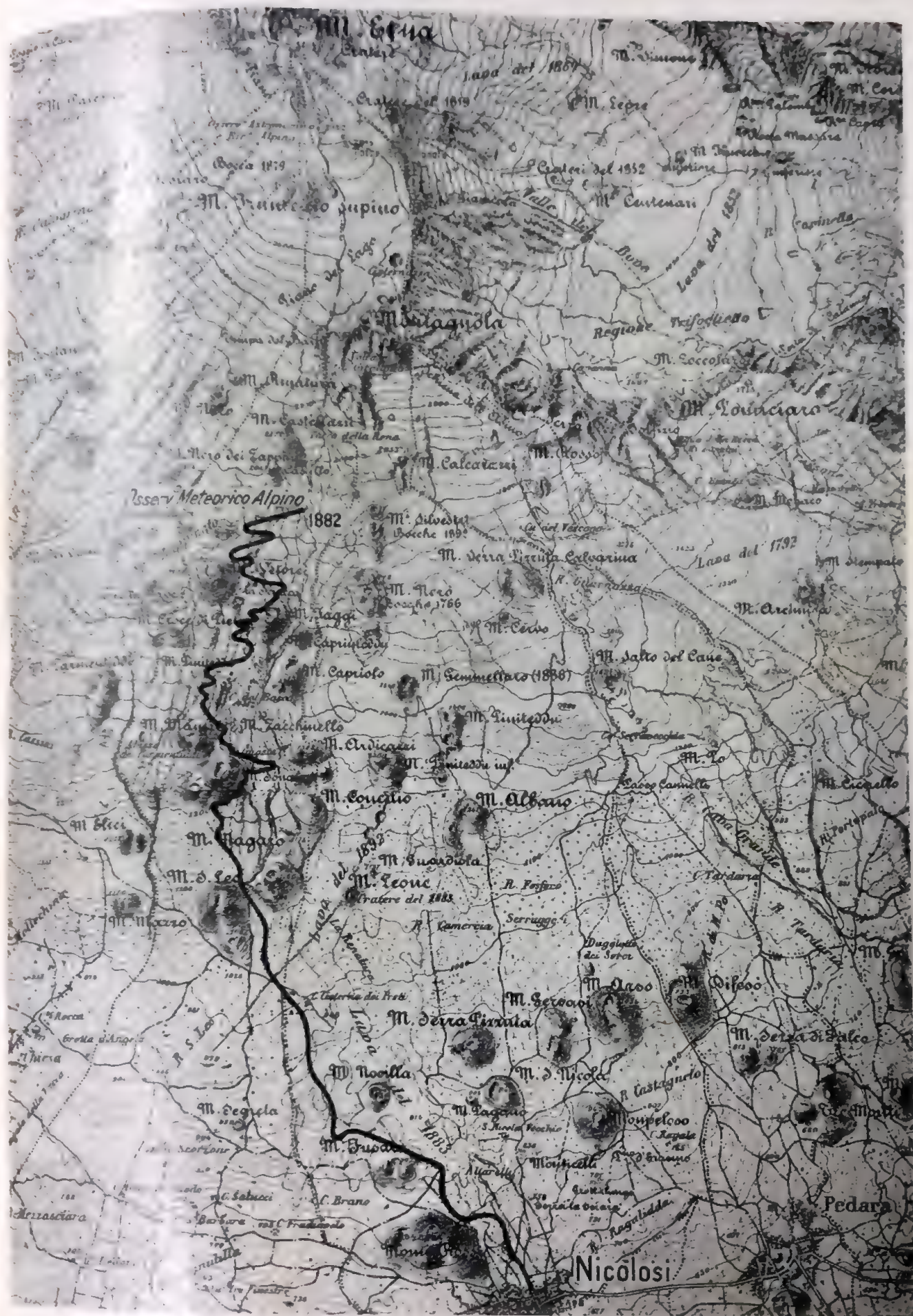
***

La strada dell'Etna, attualmente ina...rata, costituisce una magnifica realizzazione turistica, egregiamente eseguita pur in ... a mille difficoltà di terreno. « Numerosi antichi crateri avventizi del grande vul... alcuni di notevole altezza; valli profonde seguentisi senza quasi interruzione; ... se colate laviche straordinariamente ac... tate; pendici ricoperte da folti boschi ...

(fot. R. Aeronautica)

MONTE ETNA - IL GRAN CRATERE (in basso, lontano, si scorge un tratto del corso del Simeto)

Allegato al fascicolo di Dicembre 1934 XIII de "Le Vie d'Italia"
Stampa Stab. Pezzini - Milano IV

Fot. R. Aeronautica

MONTE ETNA - IL GRAN CRATERE E I MONTI DEL FIANCO SUD DELLA V. DEL BOVE

[illegible] EA DA NICOLOSI ALL'OSSERVATORIO METEORICO-ALPINO, SVOLGENTESI SU CIRCA 18 CHI-[illegible]TRI DI PERCORSO E SUPERANTE UN DISLIVELLO DI 1182 METRI.

PER APRIRE IL VARCO ALLA SEDE STRADALE SI SONO DOVUTE SCAVARE PROFONDE TRINCEE ATTRAVERSO COLATE DI DURISSIMA LAVA

beri altissimi; zone sabbiose, di una sabbia vulcanica nera, mobilissima, insidiosa e fastidiosa »; così le enumera il dirigente dei lavori nella sua succosa monografia pubblicata per l' occasione, dalla quale andiamo stralciando preziose notizie per la conoscenza dei nostri lettori.

Malgrado ciò e malgrado la necessità di rispettare rigorosamente il principio della minima spesa evitando di allungare il percorso, i costruttori sono riusciti a realizzare raggi di curvatura non inferiori a 30 metri nei punti più difficili, la soppressione quasi totale di curve e controcurve contigue; e là dove ciò non risultò assolutamente possibile, ricorsero essi alla costruzione di curve ad alto raggio ed a visuale sempre perfettamente libera. La sede stradale risulta quindi calcolata ed eseguita per un traffico eminentemente automobilistico.

Ideata come la continuazione della strada da Catania a Nicolosi, essa prende inizio da quest'ultimo centro a 698 metri sul mare, passa ai piedi dei Monti Rossi sulla colata lavica del 1886 e poscia su quella del 1910; passa ancora tra il Monte San Leo e il Monte Rinazzi e sbocca su terreni ubertosissimi, coltivati a frutteti, in una zona magnifica e panoramicamente superba. Snodandosi sulle pendici di Monte Sona e di Monte Manfrì la strada traversa ancora stupendi boschi di castagni e con ampie curve e controcurve su per il ripido fianco del grande vulcano raggiunge il suo attuale termine, dopo quasi 18 chilometri di percorso, presso la Cantoniera Meteorica-Alpina, dalla quale vastissimo è il panorama sulla Trinacria.

Il dislivello totale, di metri 1182, tra i punti estremi, è stato vinto con una pendenza uniforme minima; infatti le livellette variano fra il 6 e il 7 per cento e fra il 7 e il 9. Due soli brevi tratti, misuranti in tutto meno di un chilometro, raggiungono la pendenza del 9 e mezzo per cento. Date queste ottime caratteristiche, da Catania si può così facilmente raggiungere la quota 1882 nello spazio di un'ora mercè l'automobile.

Chi percorrerà la strada etnea, se — dopo aver ammirati i magnifici panorami — vorrà dedicare qualche particolare attenzione all'opera che tanto rapidamente gli ha permesso di salire dalla riva marina alla contemplazione di tanto splendore, apprezzerà riconoscente lo sforzo triennale dei tecnici, che per la

UN INVITANTE TRATTO DI STRADA TRA I BOSCHI.

formazione del corpo stradale han dovuto far rimuovere circa 250.000 metri cubi di materiali (per i due terzi scavati nella durissima roccia lavica, dove gli arnesi di lavoro si smussavano rapidamente); che han dovuto ricorrere all'impiego di ben sedici tonnellate di polvere da mina; che son stati costretti a tener conto di infiniti problemi, non ultimo quello dell'acqua necessaria alle malte per la costruzione dei ponti e per uso personale dei mille operai impiegati nei lavori; acqua che si è dovuta trasportare con autocisterne, in barili, a dorso di mulo fino ai luoghi d'impiego e razionare con rigida disciplina ad evitare sperperi e spiacevoli conseguenze della mancanza o del ritardo.

⁂

Il problema turistico dell'Etna, mediante il possente strumento di traffico creato dalla realizzazione fascista è naturalmente destinato ad assumere nuovi sviluppi. A parte che, oggi anche un modesto turista potrà dalla Cantoniera Meteorica raggiungere il cratere a 327[illegible] metri con una marcia di quattro ore, a parte che fin d'ora gli sciatori potranno nella stagione invernale raggiungere coll'automobile magnifici e vasti campi da sci, tutto un programma di azione è già in atto per la messa in valore totale della più alta montagna del Mediterraneo, per la creazione in Sicilia della possibilità di soggiorno ad alta quota: soggiorno gradevolissimo e prolungato, poichè se nelle Alpi esso si riduce a poche settimane, così nel periodo estivo come in quello invernale, sull'Etna dalla primavera all'autunno è sempre attuabile, in un clima che per molti mesi non è turbato da nessuna nube, ma sorriso da un superbo sole raggiante.

Perciò non si è provveduto soltanto alla strada, premessa indispensabile di progresso; ma si assiste oggi ad una simpatica gara fra privati ed enti per rendere l'opera completa. La casa Cantoniera, convenientemente riattata dal Banco di Sicilia, è stata restituita alla R. Università di Catania e sarà degna sede dell'Istituto Vulcanologico Etneo; nei pressi dell'Osservatorio, il Club Alpino e i Salesiani di Randazzo hanno provveduto alla costruzione di un Santuario che ricorderà i caduti della Montagna e avrà annesso un rifugio; già si è iniziata inoltre la lottizzazione dei terreni, e fra poco sorgeranno ville signorili e case di villeggiatura.

UN RETTIFILO TAGLIATO NELLE LAVE NERASTRE.

In località Serra della Nave, contigua al Bosco della Ferrandina, a quota 1650, per iniziativa dei signori Pantò e Platania, è in costruzione un grande albergo e i lavori procedono con ritmo rapidissimo sotto la direzione del progettista ing. Platania. L'albergo, che avrà annesso caffè e ristorante, disporrà di una propria centrale elettrica per la produzione di corrente, di riscaldamento centrale, di un grande salone di 300 metri quadrati di superficie, di grandi autorimesse, di deposito di sci, di campi di tennis e di tutti i conforti moderni. E' stato risolto il problema dell'acqua: saranno costruiti due grandi cassoni che conterranno l'acqua prodottasi dalla liquefazione della neve; e questa sarà filtrata a mezzo di depuratori elettrici.

Non basta. Un paesaggio quale quello dell'Etna doveva essere difeso da danneggiamenti. Ed ecco che, per evitare la costruzione disordinata di ville, rifugi, edifici od altro, col grave pericolo di compromettere la bellezza naturale dei luoghi, la presidenza del Consorzio della strada etnea ha provveduto a far istanza perchè tutta la strada stessa, per i suoi 18 km. di sviluppo, venga compresa nelle disposizioni di legge sulla tutela del paesaggio. Il provvedimento relativo non potrà farsi attendere molto.

Dopo la « protezione », l'abbellimento della zona. L'amministrazione consorziale, provvidamente ed a spese proprie, ha fatto collocare lungo i primi dieci chilometri della strada una forte quantità di piante (robinie, frassini, oleandri), molte delle quali fornite dal vivaio catanese della Milizia Forestale. Quest'ultima sta a sua volta provvedendo ad un larghissimo rimboschimento delle zone alte fiancheggianti la strada, attualmente incolte.

Da tutta questa febbre d'iniziative è per sorgere un grande bene per tutta la zona e per l'Isola intiera.

Riparlando dell'Etna tra qualche tempo, pensiamo che di molte altre realizzazioni turistiche che la riguardano dovremo — con viva soddisfazione — compiacerci.

ALPINUS

La P...acoteca Provinciale di Bari

Può a... considerarsi questa tra le più ... raccolte d'arte d'Italia. P... sua data di nascita rimonta soltan... 1928: e fu nascita vera e propria, non ... per altri casi, artificioso ringiovanimento apparente: chè, infatti, ove si eccettui il ... di dipinti derivati dal Museo Archeo... Barese, il centinaio e mezzo di opere ... attualmente la costituiscono furono ... varie parti raccolte per la prima volta n... nuova istituzione.

Segno dei tempi anche questa: chè ha avuto vita dallo stesso spirito di volontà, di comprensione, di fattiva energia da cui è animata in ogni campo d'attività la mirabile — davvero gigantesca — rinascita fascista della terra di Puglia.

Il significato di siffatta iniziativa va oltre anche al risultato ottenuto, ...chè può essere questo il primo passo verso la costituzione di un istit... che, insieme ... esplicare fu... ai più ge...camente ...rali, miri ... cogliere ...stimonia... quanto più ...ete del ...garsi della ...tura nella ...e pugliese, a...traverso i secoli, in corrispondenza di quanto è stato fatto e si sta facendo per la parte archeologica, per la quale il grande Museo Nazionale di Taranto — voluto dalla tenace trentennale fatica di un archeologo di grandi meriti, quale fu Quintino Quagliati — e i vari e quasi tutti importanti musei provinciali e comunali (specialmente quelli di Bari, di Ruvo, di Lecce, di Lucera, di Brindisi, ecc.) assolvono il loro compito di accogliere e rivelare, in una visione panoramica sempre più vasta, le insigni manifestazioni della antica civiltà artistica pugliese. In confronto a quelle non si potranno certo allineare, nè numericamente nè qualitativamente, altrettanto importanti documenti dell'arte medioevale e moderna (è chiaro che mi riferisco alla pittura, giacchè è noto di quali capolavori di architettura e di scultura, specialmente del periodo romanico, sieno ricche queste regioni); tuttavia non mancherà la possibilità e l'utilità di raccogliere in organico insieme documenti importanti dello svolgimento della pittura in Puglia; dalle testimonianze dell'arte

(fot. Russo, Bari)

BARTOLOMEO VIVARINI - L'ANNUNCIAZIONE.

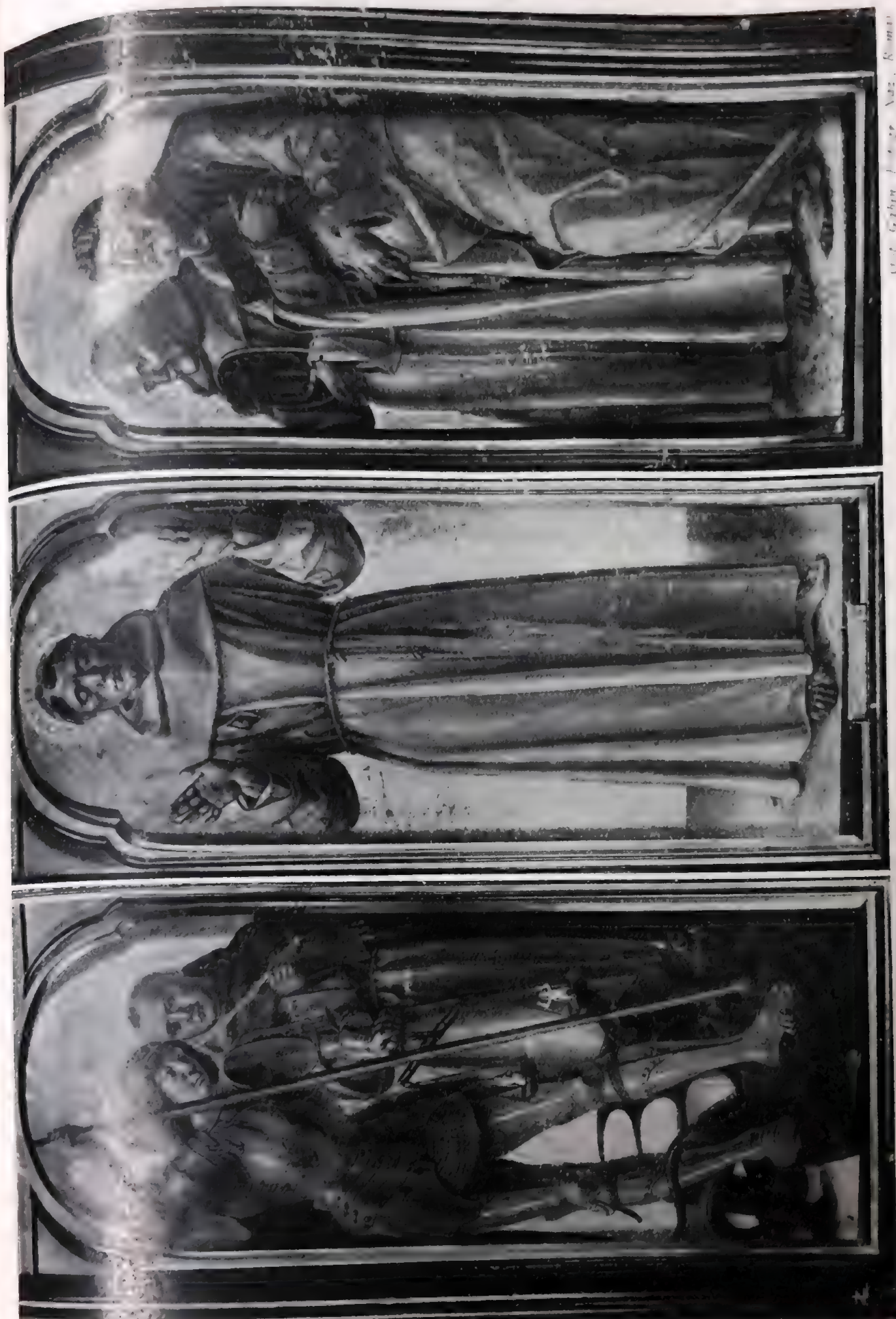
(*fot. Ceccato, Ancona*)

GIOVANNI BELLINI - S. PIETRO MARTIRE.

bizantina nelle innumeri grotte eremitiche basiliane (d'alcune delle quali occorrerà, penso, un giorno affrontare il problema del distacco degli affreschi, o almeno della loro riproduzione, prima che l'opera del tempo li distrugga completamente) alle tavole venete che durante il Quattrocento qui immigrarono in gran numero e con nomi eccellenti; dalle opere dei modesti maestri locali che nel XVI secolo si formarono su quegli esemplari, a quelle del Sei e del Settecento, prevalentemente connesse alla scuola di Napoli, dal Finoglio al Fracanzano, dal Coppola al Giaquinto, e, nell'Ottocento, da Gioacchino Toma a Giuseppe De Nittis: nomi, come si vede, non d'ultimo capitolo nella storia della pittura italiana.

Intanto la Pinacoteca Provinciale di Bari raccoglie un considerevole nucleo di opere d'arte, in gran parte provenienti dalla città stessa e dai luoghi vicini, in parte avute in dono o in deposito dalle Collezioni governative di Roma e di Napoli, per l'interessamento di Federico Hermanin, che è anche stato l'esperto ordinatore della collezione, sistemata con sobrio decoro nel Palazzo del Governo.

Un gruppo di dipinti veneti del Quattrocento costituisce la parte più antica e anche più importante di tutta la Raccolta. Tra essi rifulge lo statuario *S. Pietro Martire* di Giovanni Bellini, proveniente dalla Chiesa di S. Domenico di Monopoli e forse portato in quella città quando i Veneziani la ebbero in possesso tra il 1495 e il 1530 durante le vicende della guerra franco - spagnuola; chè, dai caratteri stilistici del dipinto, deve desumersi una datazione entro il penultimo decen-

(Fot. Gabin. Fotogr. Naz., Roma)

BARTOLOMEO VIVARINI - IL TRITTICO DI ANDRIA CON S. FRANCESCO E I SANTI MICHELE ARCANGELO, ANTONIO DA PADOVA, BERNARDINO DA SIENA E PIETRO

(*fot. Russo, Bari*)

P. VERONESE - PARTICOLARE DEL QUADRO DELLA VERGINE, CON S. ORSOLA E IL DONATORE DEL DIPINTO.

del rosso della breccia veronese dello stilobate e del pavimento, con l'azzurro cupo verdastro del cielo, traversato da candidi cumoli di nuvole: colori intensi, potenti, come « condensati » nella consonanza dei rapporti: un capolavoro.

Della produzione muranese si hanno qui notevoli testimonianze nella *Annunciazione* e nel *Trittico* di Bartolomeo Vivarini e nelle tavole di un polittico (scomposto) della bottega di Antonio, oltre che in opere di minor rilievo che possono connettersi a quella corrente.

L'*Annunciazione*, firmata e datata 1472, cioè della primitiva attività di Bartolomeo, proviene dalla Cattedrale di Modugno e faceva parte di un polittico, di poi smembrato, di cui è documentata l'ordinazione fatta nel 1470 da quel Ludovico Caucho di Venezia che pochi anni più tardi faceva eseguire dallo stesso Vivarini la bella tavola che tuttora si vede nella Basilica di S. Nicola a Bari. Composizione un po' assiepata per le due figure nel breve spazio della stanzetta: ma v'è luce e vibrante colore acceso nei rossi, nei gialli sulfurei, nei verdi; e plastica, nervosa definizione del modellato e di minuti particolari sui quali il pittore si attarda e si compiace, dipingendo al di là di una porta il letto della Vergine, e un prezioso vasello sul davanzale della finestra di fondo, oltre la quale sorride la nitida luminosità di un sereno, blando paesaggio.

nio del '400. Illuminata da una luce viva che batte radendo la bianca stoffa del saio accentuandone la consistenza, salda come di marmo, la figura del Santo si leva maestosa, con le lame del martirio conficcate nel petto e nel capo: e sembra nello sguardo smarrito vanire la vita nel languore dell'estasi. Tutto è veduto in una plastica nettezza di volumi e di forme e in un'atmosfera limpida, ancora lontana dalla fluida e velata morbidezza — più pittorica — delle opere posteriori. Ammirevole l'equilibrio cromatico del predominante bianco e nero della veste sul contrapposto

(fot. Ceccato, Ancona)

PARIS BORDONE - MADONNA COL BAMBINO E SANTI.

(fot. Russo, Bari)

BENVENUTO TISI, DETTO IL GAROFALO - CRISTO CHE PORTA LA CROCE.

Più tardo di undici anni è il trittico proveniente da Andria, raffigurante nella tavola centrale *S. Francesco* nell'antico gesto della preghiera, nello scomparto sinistro *S. Michele Arcangelo e S. Antonio da Padova*, in quello di destra *S. Bernardino da Siena e S. Pietro*; figure aspre, rudi, energiche, di un realismo potente nella loro stupenda evidenza plastica, non immune forse da contatti crivelleschi, ma turbata da qualche particolare più rozzo e scorretto, dovuto alla discussa partecipazione di frettolosi scolari. Meno vigorose e più inquinate per larghi interventi di bottega — tra i quali però può anche riconoscersi la mano di Antonio Vivarini — sono al confronto le quattro tavole con i *Santi Francesco, Giovanni Battista, Ludovico da Tolosa e Antonio da Padova* che, insieme con quella raffigurante il *Cristo nel Sepolcro*, formavano un polittico originariamente conservato nella chiesa di S. Maria Vetere in Andria, dove tuttora sono rimasti gli scomparti minori.

(fot. Ceccato, Ancona)

ANDREA SACCHI - RITRATTO.

Se per la pittura veneta del Quattrocento si hanno saggi così interessanti, per quella del '500 si possono vantare tele non meno pregevoli, dovute a Paris Bordone, a Paolo Veronese e al Tintoretto, sia pure con inter-

...di scolari ...el
...me la *Mado*... e
... già nella ...
...ale di Bari, ... a
... firma: *O.* ... is
...*donus in V*... s.
... può presumil... n-
... datarsi into... al
...: nella ... si
... delle fig... e
... loro leziosi ...
...menti la tela ...al-
... un po' ricc... e
...nessa, ma ... co-
..., fermenta... sul-
... sapide linfe ... go-
...sche, sfavilla nella
...cosità di un ... la-
...ma pittorico molto
...ace: rossi carmini
... granata, grigi, ver-
... smeraldini e viola-
... sulle vesti; verdi
...bosi, azzurri cupi e
...uffi argentei di nu-
... nel paesaggio.

Di Paolo Veronese
... ha una grande tela
... altare, raffigurante
... *Madonna, S. Cate-*
...*na e S. Orsola* che
presenta il donatore.
Di largo impianto, con
...ente fosforescen-
... di colore denso e
...granato sui pesanti
...rici tessuti delle ve-
...sti, è purtroppo guasta dal tempo e da vecchi, poco rispettosi, restauri. Grandiosa e tenebrosa, accesa a tratti di una drammatica, radente luce giallastra è la grande tela con *S. Rocco tra gli appestati* in cui l'impetuoso genio del Tintoretto si frammischia purtroppo con la maniera dei suoi aiuti che dovettero compir l'opera dopo la morte del maestro, come può comprovare la tarda data 1595 segnata a piè del quadro. Ma qualche figura più viva, quella solenne del Redentore lib... nel cielo, il bellissimo gruppo dei seppell...ori che si staglia più lontano sullo sfondo de... cielo, quasi corroso dalla luce, ben sono ...gni del grande maestro veneto. È anche ... rilevare una tela, avvicinabile ai modi d... Moretto da Brescia, raffigurante la *Madonna e due devoti* in preghiera.

FRA PAOLINO DA PISTOIA (?) - SACRA FAMIGLIA E S. PIETRO MARTIRE. (*fot. Ceccato, Ancona*)

Le altre correnti italiane del Rinascimento sono in vario modo rappresentate: un tranquillo e accurato *Cristo che porta la Croce*, del ferrarese Benvenuto Tisi, detto « il Garofalo »; una sorridente *Sacra Famiglia con S. Pietro Martire*, ascrivibile a Fra Paolino da Pistoia che si ricollega al manierismo raffaellesco per il tramite di Andrea del Sarto, da cui deriva la sfatta morbidezza e fusione del modellato; una *Sacra Famiglia con S. Giovannino*, attribuita a Innocenzo da Imola, levigato rifacitore di forme e schemi raffaelleschi; un *Cristo coronato di spine* in cui la grandiosità compositiva di Michelangelo si riduce a comunale maniera, di tipo vasariano: non dissimile, in sostanza, dal più prezioso

(fot. Ceccato, Ancona)

[illegible] S. PELYRA — MIRACOLO DI S. BENEDETTO.

letano, per quanto non manchino opere derivate più o meno direttamente dal Guercino, dal Reni, dai Carracci, le quali possono dare un'idea dell'accademia bolognese del Seicento e dei suoi sviluppi fino al Settecento: e appunto di questo tempo si vede un rapido *bozzetto* di pala d'altare di Ubaldo Gandolfi tratteggiato con spirito e gustosamente dosato di ombra e di luce.

Un pittore romano di larga fama, Andrea Sacchi, ha qui un suggestivo *ritratto* in cui risalta, sul tono scuro del fondo e del vestito e sul bianco colletto merlettato, una testa recline come sotto un peso di tristezza: la luce che cade dall'alto modella il volto magro e affonda nel cavo delle orbite uno sguardo dilatato e smarrito.

Un abbozzo di due teste di monaci (le stesse che compaiono nel noto quadro di *S. Romualdo,* della Pinacoteca Vaticana) condotto con stanca sommarietà, a pennellate fluide, si attribuisce al medesimo artista. Un suo scolaro, il marchigiano Carlo Maratta, che ebbe a Roma grande fortuna, è rappresentato da alcuni dipinti, tra i quali merita di essere ricordata una delicata tela del periodo giovanile raffigurante *La Sacra Famiglia e S. Anna,* in cui l'ammirazione per Raffaello traspare assai viva, nell'aggraziata correttezza del disegno, nella morbidezza del mo-

e ricercato manierismo dell'emiliano Lelio Orsi da Novellara, del quale la Pinacoteca possiede un'interessante tavola in cui è raffigurato *David che abbatte Golia.*

Più attraenti e significativi i saggi della pittura del Sei e Settecento prevalentemente connessi al gruppo romano e a quello napo-

(*fot. Russo, Bari*)

MATTIA STOMER - S. PIETRO LIBERATO DALL'ANGELO.

[illegible]ato, nell'accordo dei colori un po' dilavati e stanchi. Ed indichiamo ancora quadri di P. F. Mola, del Pussino, di Filippo Lauri, un lezioso *Presepe* di G. B. Passeri, un piacevole, movimentato bozzetto di Pietro Subleyras, con un *Miracolo di S. Benedetto*.

Varie sono le pitture in cui si riverbera la forza della corrente caravaggesca, nella ricerca di violenti effetti luministici e nel « tenebrismo » invadente. Giova ricordare tra esse una bella tela del fiammingo Mattia Stomer — *S. Pietro liberato da un angelo* — per la forte intonazione giallastra che pervade la scena, illuminata unicamente dalla fiamma di una lucerna [illegible] gusto dell'Honthorst: l'inserimento d[illegible]flussi caravaggeschi nei modi olandesi app[illegible] evidente soprattutto nella bellissima fig[illegible] dell'Apostolo. Del pari interessante, per [illegible]o effetto luminoso, anche se reso con m[illegible] pittorici qualitativamente deteriori, è i[illegible]dro di *Loth e le figlie*, di cui si conosce [illegible] replica nella Galleria Doria, e una più [illegible]essa redazione nella Galleria Borghese [illegible]ma, per la quale, caduto il nome di G[illegible]do delle notti, sono stati successivame[illegible]posti quelli di Archita Ricci da L. Venturi, e di Rutilio Manetti dal Voss. L'esemplare della Pinacoteca Barese, già nei depositi della Corsiniana, poi nella quadreria di S. Paolo dalla quale proviene, fu assegnato dal Longhi ad Artemisia Gentileschi, per quanto sembri di modi assai più fiacchi e ammanierati.

Ben diversa solidità di impasti e salda nettezza di modellato dimostra al confronto un pittore straniero, operoso in Italia, come lo Stomer e tant'altri, nell'orbita caravaggesca: intendo Valentin de Boulogne, di cui la Pinacoteca Barese possiede una notevole opera: *Cristo e i fanciulli;* in essa le figure emergono dall'oscurità del fondo, come passando in uno spiraglio di chiara luce diurna, traendone forti sbattimenti d'ombra plasticamente efficaci, specie nelle belle teste dei tre Apostoli.

E già che siamo a parlar di stranieri ricordiamo di passaggio Jacques Courtois, detto « il Borgognone », famosissimo pittore di battaglie, che ne ha qui una vivace, ben dosata, romanticamente focosa, con tutti i segni dell'autenticità; e il fiammingo Alessandro Andriaessen, di cui c'è, firmata e datata 1646,

(Fot. Ceccato, Ancona)

VALENTINO DI BOULOGNE - CRISTO E I FANCIULLI.

una nitida e rifinitissima *natura morta,* dove perfino le stille dell'acqua hanno il loro lume e la loro trasparenza; nè dimentichiamo una bella tavoletta fiamminga del secolo XVI, attribuita a Franz Floris, in cui sono evidenti i contatti con l'arte italiana; e certo d'origine nordica appare un'altro dipinto con il *Cristo morto,* erroneamente attribuito a Ludovico Carracci; e un fine *Ritratto di dama* del sec. XVI, avvicinato alla maniera del francese Francesco Clouet.

Nel gruppo dei Napoletani risalta un *Trasporto di Cristo al Sepolcro* di Luca Giordano: pittura oscurissima in cui le figure, composte a grandi curve riecheggiate, sembrano emergere a stento, lambíte da luci fosforiche sgranate sui margini in rapide pennellate. Di mano non volgare, memore degli impasti riberiani sono le tre vigorose figure del *Figliuol [illegible]* rivestite di panni [illegible], di colori [illegible], [illegible] cinerei, rossi consunti, gialli di [illegible]. A Salvator Rosa e al Solime[illegible] [illegible] attribuiti dipinti di poco rilievo. Al [illegible] [illegible] — illustratore della [illegible] Liberata » nel Castello di Conversano, e vivace decoratore nella chiesa della Certosa di S. Martino a Napoli — si ascrive una forte, contrastata e carbonosa tela con le *Nozze di S. Caterina.* E bisogna superare qualche decennio per rallegrare gli occhi sulla settecentesca vaghissima pittura di un altro pugliese, Corrado Giaquinto, il cui *Trionfo d'un eroe* dà la misura della squisitezza decorativa e della musicalità cromatica raggiunte dall'artista: chè gemmei colori d'acquario, lievi e trasparenti, distesi in pennellate riassuntive, liquide, splendidamente inconsistenti, rivestono, anzi suscitano essi stessi le forme, viventi in un placido e aggraziato regno di fantasia, accompagnate, sembra, dai ritmi blandi di una musica in sordina.

Un altro pittore del '700, Giuseppe Bonito, pur esso in origine formato alla scuola del Solimena — ma vedi con quanto divergenti sviluppi! — dedicatosi poi ai soggetti di genere, tratti dalla vita borghese e popolare, si fa ricordare per quattro tele sicuramente sue — *Lo svenimento, La distribuzione delle ciliege* e due scene carnevalesche — che ne di-

GIUSEPPE BONITO - LA DISTRIBUZIONE DELLE CILIEGE.

mostrano il gusto aneddotico, la piacevole se pure esasperata teatralità delle espressioni, dove ogni indicazione — nota giustamente il Longhi — è ostentata come di pantomime ad uso didattico.

E', in fondo, un tratto di quello stesso settecentesco spirito narrativo e veristico che impronta l'opera dei figurinai napoletani, dei quali la Pinacoteca Barese possiede pregevoli saggi in vari gruppi di figure da presepio.

Completa la raccolta una serie di opere dell'800, tra cui un bozzetto di Domenico Morelli, un piccolo quadro di Gioacchino Toma, belle acqueforti di Antonio Piccinni e vari dipinti di Saverio Altamura e di Francesco Netti; fine e personale quest'ultimo, pur nell'aderenza alle mode del tempo, per espressivo studio di inserire nel quadro uno stato d'animo, un momento psicologico.

Complessivamente, dunque, un bel nucleo di opere d'arte, questo che la nuova Pinacoteca Provinciale di Bari nobilmente raccoglie; e meritevole d'essere conosciuto e di avere — dalla fervida attività di chi la presiede — continuità di cure e incremento sempre maggiore.

BRUNO MOLAJOLI
Ispettore della R. Soprintendenza alle Belle Arti della Puglia

ENTE NAZIONALE (ENIT) INDVSTRIE TVRISTICHE

L'esito del Concorso letterario dell'ENIT.

La Commissione Giudicatrice del Primo Concorso Letterario indetto dall'ENIT per il miglior volume di propaganda turistica sull'Italia, dotato di un premio di L. 10.000 — nominata secondo l'articolo 4 del bando, nelle persone dei signori: prof. Angelo Mariotti, direttore generale dell' Enit, presidente; prof. Federico Hermanin, per la Direzione Generale delle Belle Arti; dott. Luciano Mascia, per il Sottosegretariato Stampa e Propaganda; dott. Alessandro Piazzoni, per il Touring Club Italiano; Angelo Buonaiuti, segretario — esaminate le 70 opere presentate da 58 scrittori nelle lingue francese, tedesca ed inglese, ha deciso di dichiarare vincitori del concorso, *ex aequo*, lo scrittore nordamericano L. Untermeyer, che ha partecipato al concorso con l'opera « The Donkey of God » e lo scrittore francese Gabriel Faure per i volumi « Les rendez-vous italiens », « Stendhal compagnon d'Italie » e « En Véneto » assegnando a ciascuno L. 5000.

La Commissione ha poi stabilito di premiare con speciali distinzioni per le loro particolari qualità letterarie e propagandistiche, le seguenti opere:

Con grande medaglia d'oro: « Chez les Romains Fascistes » di Paule Herfort. *Con medaglia d'oro*: « The golden tour » di G. Ventrone della Corte.

Con medaglia d' argento: « Enchanted Hearth » di A. J. Crayford (Amy Baker). « Quer durch Lybien und die Sahara » di Ugo Webinger. « At the western Gate of Italy » di E. e M. Berry. « Bei Fascisten und Senussi » di F. R. Pfalz. « Venedig » di T. F. Meisels. « Glimpses of Italy and Sicily » di F. Moore Jeffery. « Venedy » di Fritz Schillmann. « Hill Towns and Cities of northern Italy » dei coniugi Arms. « Old Italy and new Mussolini Land » di J. Gibbons. « Les merveilles de l'Italie » di J. Fattorusso. « The man of the Renaissance » di Ralph Roeder.

Una riunione per la propaganda venatoria.

Presieduta dal Direttore Generale dell'ENIT, ha avuto luogo presso l'ENIT una riunione per concretare le modalità di attuazione di un programma di propaganda presso i cacciatori stranieri, allo scopo di offrire loro la possibilità di effettuare delle battute di caccia in alcune delle maggiori riserve nazionali.

Il Direttore Generale dell'ENIT ha rilevato che già da alcuni anni, per iniziativa del Ministero di Agricoltura che ne affidò all'ENIT espresso incarico, si è tentato di offrire una nuova attrattiva ad una classe specializzata di turisti stranieri, qual'è quella dei cacciatori desiderosi di effettuare delle partite di caccia in Italia; ma finora si sono avute soltanto alcune realizzazioni sporadiche da parte di qualche importante Agenzia, ma senza un coordinamento sistematico con altre organizzazioni già attrezzate a tale scopo. Con la collaborazione della Federazione Cacciatori e con l'appoggio della Sezione Riserve della Confederazione Agricoltori, si è già concretato un vasto programma di cacce che permette di iniziare subito la propaganda all'estero in modo che durante il corso dei prossimi mesi si dia pratica attuazione alla iniziativa.

L'ENIT ha inoltre in corso di stampa un opuscolo in varie lingue, che conterrà anche tutte le norme ed informazioni ai cacciatori stranieri che desiderino partecipare alle battute di caccia in Italia.

E' stata esaminata anche la possibilità di abbinare a questa attrattiva di carattere sportivo, anche un programma turistico, compilando degli itinerari che permettano di soddisfare i desiderii degli appassionati cacciatori, richiamandoli anche verso centri artistici e di soggiorno.

L'Annuario Alberghi dell'ENIT per le località di sports invernali.

E' uscito un estratto dell'Annuario « Gli Alberghi in Italia » dedicato alle località particolarmente attrezzate per gli sports invernali. La novità e la praticità di questa pubblicazione consiste nel fatto che essa contiene tanto le tariffe dei mesi di novembre e dicembre, già apparse nell'annuario 1934, quanto quelle del primo trimestre del 1935 che figureranno poi nell'edizione per tale anno attualmente in corso di preparazione.

Per gli sports invernali.

Anche quest'anno il Ministero delle Comunicazioni istituirà i cosidetti « treni della neve » cui tanto successo arrise l'anno scorso. Sempre in tema di sports invernali, si informa che con l'inizio stesso del periodo di maggiore afflusso di sportivi ai vari centri di maggiore interesse per lo sport bianco l'ENIT, in unione alla Federazione Italiana Sports Invernali, organizzerà anche quest'anno il servizio di diffusione dei « Bollettini della Neve ». Come è noto, tali Bollettini vengono diramati largamente sia attraverso le stazioni dell'EIAR, sia con la pubblicazione di tutta la stampa italiana per il tramite dell'Agenzia Stefani, sia ancora all'estero, per mezzo delle Delegazioni ed Uffici istituiti dall'ENIT nelle principali capitali europee.

VITA DEL TOURING

Un Socio che non [illegible] è pentito della sua fedeltà al Touring dopo 38 anni di appartenenza.

Un vecchio, [illegible]onato Socio nostro (basti dire che la sua [illegible]era d'iscrizione al Sodalizio porta il N. 70[illegible] il signor Geom. Felice Borgomanero, di [illegible]ndrate (Novara), dovendo rinnovare il [illegible]mento della sua quota di associazione per il 1935, ci ha inviato una lettera, che mentre ci esprime la freschezza de' suoi sentimenti verso l'Istituzione, ci procura al tempo stesso motivo di viva soddisfazione.

Le simpatiche espressioni di questo nostro fedele meritano di essere conosciute dalla grande famiglia nostra. Ed ecco perchè facciamo seguire il testo della bella lettera:

12 ottobre 1934.

« *Onorevole Direzione,*

« Dopo 38 anni filati di associazione, invece della 39ª quota annuale mando quella di Socio Vitalizio per festeggiare l'ottantesimo compleanno, che spero di raggiungere nel prossimo 1935.

« O perchè non farlo prima ?

« In passato mi sarebbe stato disagevole. Ne ebbi il pensiero quando scomparve l'impareggiabile Presidente Bertarelli, da cui ho avuto qualche buona parola per il mio interessamento alle pubblicazioni del grande Sodalizio. Mi trattenne l'età allora già avanzata. Vedo ora che l'associazione al Touring è una specie di *elisir di lunga vita*, e decido approfittarne.

« Quanti siamo, dei 400.000, i Soci del 1897?

« Forse pochini; pochini ma soddisfatti d'essere stati ininterrottamente fedeli alla magnifica, italianissima Istituzione, senza mai cadere nel numero non piccolo (e non lodevole) dei ritardatari nella rinnovazione dell'abbonamento.

« Penso che chi vuol proprio bene al Touring dovrebbe usargli la piccola attenzione della puntualità.

« Ossequi ed auguri.

« Geom. FELICE BORGOMANERO ».

Perfezionamenti di carattere amministrativo.

La regolarità dei rapporti amministrativi coi nostri Soci è sempre motivo di assidue cure e di viva preoccupazione. Il nostro desiderio è che tutti i Soci siano serviti con la maggior precisione e sollecitudine possibile, e che nessuno abbia mai motivi di lagnanze o di reclami.

Purtroppo la perfezione non è di questo mondo e quindi qualche disguido è inevitabile, anche per la complessità del lavoro che occorre affrontare per amministrare una massa imponente di Soci com'è quella del Touring.

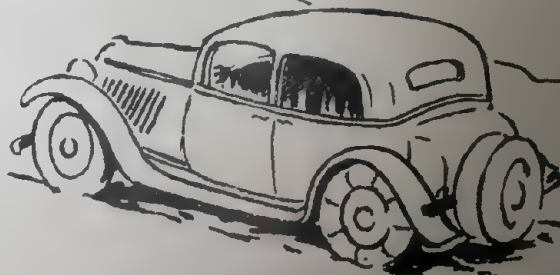
I nostri Uffici tengono stretto conto di tutti i reclami rivolti dai Soci, allo scopo di migliorare continuamente i servizi e di eliminare ogni più piccola ragione di malcontento. Viene tenuto anche conto, ad esempio, di tutte le restituzioni di pubblicazioni o di stampati effettuate dalla Posta per impossibilità di recapito. E in questo caso si dà anzi corso ad una speciale indagine allo scopo di rintracciare il destinatario e di fargli pervenire quanto gli compete; l'esito non è sempre favorevole, specialmente quando il Socio cambia domicilio senza lasciare indicazioni sufficienti ad identificare il nuovo recapito.

Certo è che per il buon andamento dei servizi, molto contribuisce la diligenza dei Soci e se essi comunicano senza indugio i loro eventuali cambiamenti di indirizzo o forniscono tempestivamente notizia degli smarrimenti veri o supposti delle pubblicazioni, vedono in breve tempo regolarizzata la loro situazione e gli episodi si concludono rapidamente.

Vi sono invece taluni Soci che tardano anche degli anni a trasmetterci i mutamenti dei loro recapiti. Poi, ad un tratto, si sorprendono di non ricevere più nulla. A che giova in questi casi la precisione della nostra Amministrazione? Non è infrequente che nel frattempo tutte le pubblicazioni siano state inviate ai vecchi indirizzi, senza che ne sia stata restituita alcuna e, quindi, senza che i nostri Uffici abbiano mai potuto avere sentore della eventualità di disguidi. Sono casi spiacevoli, dovuti generalmente a qualche intermediario poco diligente o poco scrupoloso.

D'altra parte il Touring non può rilasciare duplicati gratuiti e deve perciò chiedere l'importo relativo alla pubblicazione di cui il Socio lamenta il mancato ricevimento.

Comunque, per perfezionare maggiormente il lavoro, si è di recente compiuta una importante riorganizzazione del nostro Schedario Generale dei Soci. E non già perchè il vecchio Schedario rispondesse in modo insufficiente alle esigenze amministrative, o perchè il Touring volesse concedersi il lusso di ammodernarsi. Il fatto è semplice: lo Schedario in funzione fino a pochi mesi fa, era stato impiantato nel 1925 e le schede dei Soci, predisposte, per dieci anni, scadevano tutte col 1934. Poichè si dovevano rinnovare ad ogni modo le schede, si è voluto esaminare e valutare il progresso fatto nel decennio nel campo dei materiali per Ufficio e si è constatato che anche gli Schedari erano stati perfezionati quanto bastava a giustificare la spesa di un nuovo impianto.

Tra il principio di luglio e la fine di agosto di quest'anno è stato dunque fatto l'impianto di uno Schedario moderno, della capacità di seicentomila schede: vi è dunque largo mar-

L'IMPIANTO DEL NUOVO SCHEDARIO DEI SOCI DEL T. C. I.

gione per l'augurato continuo incremento del nostro Sodalizio.

Il nuovo Schedario del Touring concilia due necessità che a tutta prima sembrerebbero inevitabilmente contrastanti. Le schede dei nostri Soci hanno molti punti di contatto con quelle anagrafiche e collimano con quelle di carattere contabile. Contengono molti dati personali del Socio — utili ai nostri Uffici per orientarsi con esattezza negli infiniti casi di omonimia, come: cognome, nome, numero di tessera, data di iscrizione, domicilio, e cambiamenti di domicilio, categoria di appartenenza al Sodalizio (vale a dire: Socio Vitalizio, Quinquennale o Annuale) —; dispongono inoltre dello spazio sufficiente per registrare per molti anni i vari versamenti compiuti; quello della quota di Socio Annuale, quelli relativi alla quota di abbonamento alla Rivista *Le Vie d'Italia* e alle altre Riviste; le avvenute restituzioni di pubblicazioni e la natura delle dichiarazioni eventualmente apposte sulle buste dai portalettere o dai portinai per giustificare le restituzioni stesse.

Col nuovo Schedario è facilitato al massimo il lavoro di registrazione sulle schede ed è contemporaneamente reso semplice e rapido il lavoro di consultazione.

Le schede hanno il pregio della «visibilità», che è quello appunto maggiormente vantato negli Schedari moderni, e sono disposte in appositi telaini raccoglitori, in perfetto ordine alfabetico di cognome e di nome e con un accorgimento tutto particolare per distinguere gli omonimi, della cui preoccupante quantità, complicata troppo spesso da strette analogie di residenza, abbiamo già detto altre volte.

Affinchè i nostri Soci possano rendersi conto che si tratta di un impianto di notevole entità, diremo che il nuovo Schedario si compone di venti mobili in lamiera di acciaio, disposti su un fronte di 21 metri di lunghezza per due di profondità; nel dato di lunghezza è compreso lo spazio esistente fra ogni gruppo di due mobili e coperto da un tavolino scorrevole destinato al personale addetto alle registrazioni, il quale è seduto su sedie a rotelle. Ogni persona addetta alla registrazione, stando comodamente seduta può lavorare su due Schedari della capacità di 30.000 schede ognuno.

Non è il caso di indugiare qui in maggiori particolari; se mai, chi ha interesse di sapere di più, può rivolgersi alla nostra Direzione. Abbiamo voluto solo riconfermare una volta ancora che il Touring non tralascia occasione per ammodernare e snellire i suoi servizi, nell'intento di garantire ai Soci la maggior regolarità possibile dei rapporti amministrativi. Il nostro nuovo Schedario è dunque una delle cose migliori offerte in questi tempi dal mercato dei materiali per Ufficio, ma esso non riuscirà mai ad ovviare agli inconvenienti creati dai Soci che dimenticano di comunicare i cambiamenti di residenza, o che mettono i nostri impiegati nell'imbarazzo scrivendo

delle lettere con [illegible] illeggibili o senza firma e senza alcuna minima indicazione atta ad identificarli, o che si esprimono con non sufficiente chiarezza.

Caso tipico di irregolarità da parte dei Soci, è quello della inesattezza o della insufficienza di indirizzo. Dire che si abita a Santa Maria senza indicare altro, equivale a dire che si abita in una delle 140 località circa, che portano tale nome. E possiamo citare, a caso, altre località: Borghetto (ne esistono una dozzina); Borgo (circa 20); Chiesa (8); Chiesanuova (9); Dosso (7); Serravalle (16). L'argomento della negligenza e delle sviste dei nostri Amici potrebbe fornire ampia materia di esempi pratici, validi a dimostrare la portata del lavoro spesso assillante che i nostri Uffici debbono compiere per soddisfare ogni giusta esigenza, anche se non chiaramente espressa.

Confidiamo che i nostri Soci vogliano apprezzare i nostri sforzi rivolti a migliorare i rapporti amministrativi con loro; essi ci ripaghino con comunicazioni esatte e chiare... e non dimentichino che lo Schedario è fatto per 600.000 Soci: vi è dunque largo posto per tutti coloro che vorranno presentarvisi. Bisogna crescere sempre: è la nostra forza, è il nostro orgoglio!

Epifania in montagna, col Touring, al Terminillo e al Gran Sasso d'Italia.

In altra parte di questo fascicolo è data un'efficace descrizione della nuova strada al Terminillo; nel fascicolo dell'ottobre scorso abbiamo illustrata la nuova strada di Assergi e la teleferica del Gran Sasso.

Il Touring organizza per l'Epifania prossima un'escursione alle due magnifiche località alpine e invita i Soci a parteciparvi numerosi. Eccovi intanto il programma.

4 gennaio, venerdì:	ore
Concentramento a Roma - Stazione Termini (di fronte all'Hôtel Continentale)	8,30
Partenza in auto da Roma	9,30
Arrivo a Rieti (m. 402)	12 —
Breve visita della città. Colazione. Partenza da Rieti	14,30
Arrivo all'Aquila degli Abruzzi	16 —
Visita della città. Cena e pernottamento.	

5 gennaio, sabato:	
Partenza dall'Aquila	8 —
Arrivo ad Assergi e con la teleferica del Gran Sasso arrivo a Campo Imperatore (metri 2112) e al Grande Albergo	9,15
Escursioni facoltative al Rifugio Duca degli Abruzzi (m. 2350) e al Rifugio Garibaldi (m. 2200).	
Colazione in Albergo	12,30
Partenza da Campo Imperatore	16,30
Arrivo all'Aquila	17,30
Arrivo a Rie[illegible]ena e pernottamento.	19,30

6 gennaio, do[illegible]	ore
Partenza da Rieti, in auto per la nuova Strada del Terminillo	8 —
Arrivo a Ca[illegible]forogna (m. 1790)	9 —
Salita facoltativa al Rifugio Umberto I (m. 2108).	
Colazione al Nuovo Albergo Savoia a Pian de' Valli	12,30
Partenza da Pian de' Valli	16 —
Ritorno a Roma	19,30
Scioglimneto della comitiva.	

Inscrizioni e quote. — L'inscrizione è riservata ai Soci del T. C. I. di almeno 16 anni di età. Non vi è limite di età per i ragazzi accompagnati dai propri genitori.

La quota di inscrizione all'Escursione è di **L. 235** e dà diritto:

1° al trasporto automobilistico indicato nel programma (oltre 400 km.); 2° all'alloggio e al vitto completo, compreso il vino e il caffè negli alberghi di Aquila, del Gran Sasso, di Rieti, del Terminillo; 3° al trasporto con la funivia del Gran Sasso; 4° al distintivo espressamente coniato; 5° all'acquisto della nuovissima «Carta al 50.000 del Gran Sasso d'Italia», edita dal Touring al prezzo di L. 6 (anzichè L. 8).

Le inscrizioni devono essere inviate alla Direzione del T. C. I. (Corso Italia, 10, Milano) insieme all'ammontare della quota.

Le inscrizioni possono essere fatte anche presso gli Uffici succursali del T. C. I. esistenti nelle principali città d'Italia e in alcuni centri dell'estero; presso gli Uffici della C. I. T., o a mezzo posta (servirsi del CC. Postale 3/98, Milano).

Le inscrizioni si chiuderanno *non appena raggiunto il numero massimo consentito dalla disponibilità di camere negli alberghi;* in ogni caso irrevocabilmente *giovedì, 27 dicembre.*

Ribassi ferroviari. — Sono in corso le pratiche per ottenere una speciale riduzione per i trasporti ferroviari dei partecipanti.

Gli alloggi. — Gli escursionisti saranno alloggiati nei principali alberghi di Aquila e di Rieti. La maggior parte delle camere sarà a due letti. Per l'assegnazione negli alberghi si terrà conto dell'ordine in cui perverranno le inscrizioni al Touring; per l'assegnazione delle camere si terrà conto — nei limiti del possibile — dei desideri che saranno espressi sulla scheda di inscrizione per la scelta dei compagni di comitiva, con particolare riguardo alle Signore e alle persone anziane.

Bagagli e sci. — Trattandosi di una breve escursione, il bagaglio dovrà essere limitato ad un sacco alpino o ad una piccola valigia.

Presso l'Albergo del Gran Sasso potranno noleggiarsi alcune paia di sci da coloro che non avessero provveduto a recarli con sè.

Servizio postale. — Gli escursionisti potranno farsi inviare la corrispondenza all'indirizzo «Albergo Italia» ad Aquila e «Albergo Quattro Stagioni» a Rieti, aggiungendo al nome la dicitura «Carovana Touring».

Equipaggiamento. — Indispensabile: abito di lana pesante, scarpe comode e robuste (chiodate per i partecipanti alle escursioni facoltative), calze, guanti e berretto di lana.

Sconti e facilitazioni ai Soci del T. C. I. per l'abbonamento a Riviste e Giornali (1)

QUOTIDIANI	prezzo norm. d'abb.	sconto per i Soci %	prezzo per i Soci
MILANO:			
La Gazzetta dello Sport, via Galileo Galilei, 5 bis	52 —	5	49.40
TRIESTE			
Il Piccolo, via Silvio Pellico, 6	52 —	10	46.80
Il Piccolo della Sera, idem	52 —	10	46.80
Le Ultime Notizie, idem	52 —	10	46.80

PERIODICI	prezzo norm. d'abb.	sconto per i Soci %	prezzo per i Soci
AVELLINO:			
Corriere dell'Irpinia, via Trinità, 53	10 —	10	9 —
BOLZANO:			
La Rivista della Venezia Tridentina, Casella Postale 207	45 —	20	36
CASALE MONFERRATO:			
Italia Vinicola e Agraria	25 —	10	22.50
CATANIA:			
Il Folklore Italiano (Archivio per la raccolta e lo studio delle tradizioni popolari italiane), via Vittorio Emanuele, 335	60 —	10	54 —
FIRENZE:			
L'Universo (Istituto Geografico Militare), via Battisti, 8	50 —	20	40 —
Il Progresso Vinicolo, via delle Farine, 2 p. p.	12.30	20	10 —
Vinificazione Razionale, idem	10 —	20	8 —
GENOVA:			
Lo Scolaro, vico S. Matteo, 12	15 —	10	13.50
Rivista Filatelica d'Italia, via Palestro, 6	12.50	20	10.50
I Francobolli d'Italia, idem	12 —	20	10 —
MILANO:			
Natura, via Mantegna, 6	80 —	25	60 —
Il Corriere delle Maestre, via Stelvio, 22	27.50	10	24.75
La Voce delle Maestre d'Asilo, idem	20 —	10	18 —
La Domenica Sportiva, via Galileo Galilei, 5 bis	30 —	5	28.50
Gazzetta della Domenica, idem	10 —	5	9.50
Motociclismo, via Fieno, 6	60 —	10	54 —
L'Auto Italiana, idem	60 —	10	54 —
Motonautica, idem	25 —	10	22.50
La Maglieria, via Kramer, 32	40 —	5	38 —
A. B. C., idem	15 —	5	14.25
La Mode Revue, idem	30 —	5	28.50
Bambini, idem	12 —	5	11.40
Tinctoria, idem	40 —	5	38 —
Textilia, idem	40 —	5	38
Il Grillo del Focolare, via Lazzaretto, 16	24 —	15	20.40
Pro Familia, piazza C. Erba, 6	20.30	10	18.30
Matelda, idem	15.30	10	13.80
La Parola e il Libro, piazza Missori, 9	12 —	10	10.80
Secolo Illustrato, piazza C. Erba, 6	20 —	5	19 —
Pan, idem	70 —	5	66.50
Comoedia, idem	48 —	5	45.60
Novella, idem	20 —	5	19 —
La Donna, idem	75 —	5	71.25
Piccola, idem	18 —	5	17.10
Cinema Illustrazione, idem	20 —	5	19 —
Lei, idem	20 —	5	19
Scenario, idem	48 —	5	45.60
La Ricerca Psichica, via Monforte, 4	20 —	10	18 —
Illustrazione Coloniale, via Cantoni, 3	30 —	20	24 —

PERIODICI	prezzo norm. d'abb.	sconto per i Soci %	prezzo per i Soci
[illegible]	10.50	5	[illegible]
Il M[illegible]	24 —	5	[illegible]
[illegible] per Tutti	40 —	5	[illegible]
[illegible] a Economia	22 —	5	[illegible]
Il [illegible]zo d'avventure	22 —	5	[illegible]
L[illegible]	23 —	5	[illegible]
La Biancheria Elegante	23 —	5	[illegible]
La Moda Illustrata dei Bambini	23 —	5	[illegible]
La Moda Illustrata	47 —	5	[illegible]
La Gran Moda Parigina	11 —	5	[illegible]
Parisienne	8.50	5	[illegible]
Il Romanziere Illustrato	22 —	5	[illegible]
Rivista delle Famiglie	11 —	5	[illegible]
(Casa Editrice Sonzogno, via Pasquirolo, 14).		5	10.[illegible]
NAPOLI:			
Rinnovamento Medico; *Gazzetta Internazionale di Medicina e Chirurgia*; *Il Giornale di Tisiologia*; *Giornale Italiano di Malattie Esotiche e Tropicali ed Igiene Coloniale* (Prof. Gennaro Scognamiglio, via Nilo, 34). — ciascuna sezione	40 —	20	32 —
Rassegna Internazionale di Clinica e Terapia, S. Felice a Piazza Dante, 18	50 —	20	40 —
PALERMO:			
Peregrina, piazza Virgilio, 8	10.30	10	9.30
PERUGIA:			
Corriere dei Ceramisti, via Mazzini, 6 e Casella Postale, 86	36 —	10	32.40
PISTOIA:			
Il Commercio Pistoiese, piazza San Lorenzo, 6	10 —	20	8 —
ROMA:			
Echi e Commenti, via Po, 58	250 —	10	225 —
L'Oltremare, via Giustiniani, 5	40 —	10	36 —
Rivista Marittima, Ministero della Marina	40 —	10	36 —
Rivista di Cultura Marinara, idem	16 —	10	14.40
Tutto, via Vittoria Colonna, 39	25 —	10	22.50
Gran Mondo, idem	40 —	10	36 —
Rivista Doganale, piazza Montecitorio, 115	40 —	25	30 —
Tribuna Illustrata, via Milano, 69	15 —	10	13.50
Travaso delle idee, idem	15 —	10	13.50
L'Italia che scrive, via del Campidoglio, 5	17.50	15	15 —
Rivista di Agricolt., via del Gesù, 57	18.30	20	15 —
Rivista di Politica Economica, via del Tritone, 201	50 —	10	45 —
Bollett. di Notizie Economiche, idem	50 —	10	45 —
L'Organizzazione Industriale, idem	20 —	10	18 —
L'Assistenza Sociale nell'Industria, idem	20 —	10	18 —
Massimario di Giurisprudenza del Lavoro, idem	40 —	10	36 —
L'Industria della Carta, idem	30 —	10	27 —
Il Tifone, via Due Macelli, 12	15 —	10	13.50
Nuova Antologia, via M. Caetani, 32	100 —	10	90 —
L'Azione Coloniale, via XX Settembre, 98 E	15 —	20	12 —
Giovanissima, via di Monte del Gallo, 26	50 —	10	45 —
Lumen, via Napoli, 51	30 —	10	27 —
TORINO:			
L'Arte, corso Marsala, 3	100 —	10	90 —
Il Venerdì della Contessa, Casella Postale 190	25 —	20	20 —
Italia Sacra, corso Vinzaglio, 5	100 —	20	80 —
Motor Italia, via C. Alberto, 43	60 —	10	54 —

(1) Nell'inviare l'importo alle rispettive Amministrazioni, menzionare la qualità di Socio del T. C. I. ed indicare il numero di tessera.

ARDITA
Vogliamo stare
comodi nella vettura
senza rinunciare
all'economia
5 e 7 posti - velocità
modernità meccanica
L. 20.500 - 5 posti
" 22.500 - 7 posti
" 25.500 - Ardita
6 cilindri 2500
FIAT

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

L'Assemblea Generale dell' A.I.A.C.R.

Nei giorni dall [illegible] 16 ottobre si sono riuniti [illegible] gli org[illegible] direttivi dell'*Association [illegible]mobile Clubs Reconnus [illegible]* [illegible]ni. concludendo i lavori [illegible] varie Comm[illegible] [illegible]l'Assemblea Generale or[illegible] la adunanza [illegible] prendono parte le Dele[illegible] alla qu[illegible] A. C. nazionali aderenti [illegible] di tutti [illegible] [illegible] bilanci, l'elezione delle [illegible] approvazione [illegible] delle proposte delle com[illegible] e l'esame [illegible].

Il R.A.C.I. era rappresentato da una Dele[illegible] che ha spiegato una vivace attività [illegible] tutte le adunanze e che era presieduta dal [illegible]missario del Governo On. Parisio, rieletto [illegible]-Presidente dell'A.I.A.C.R.

Uno dei compiti più importanti dell'assem[illegible] ordinaria è la costituzione del calendario [illegible] dei Grandi Premi e delle prove inter[illegible]nali per l'anno successivo. Per il 1935 [illegible] state stabilite in calendario 76 manife[illegible] delle quali 23 iscritte dalla Francia, [illegible] dall'Italia, 14 dall'Inghilterra, 7 dalla Ger[illegible], 4 dall'Austria e dal Belgio, 3 dalla Sviz[illegible], 2 dalla Cecoslovacchia e dalla Spagna.

Le manifestazioni italiane sono:

- II Giro Aut[illegible]bilistico d'Italia «Coppa d'Oro del Litt[illegible] (31 marzo-7 aprile, ovvero 14-21 luglio);
- IX Coppa de[illegible] Mille Miglia (14 aprile);
- XXVI Circuito [illegible] Madonie - Targa Primavera Siciliana [illegible] aprile);
- II Raduno [illegible] [illegible]poli (9 maggio);
- IX Gran Pre[illegible] di Tripoli (12 maggio);
- XI Circuit[illegible] [illegible]essandria « P. Bordino » [illegible] giugn[illegible]
- IX Gran Pre[illegible] Reale di Roma (9 giugno);
- II Circuito [illegible] [illegible]lla (16 giugno);
- XIV Corsa in [illegible] Susa-Moncenisio (7 luglio);
- VII Coppa In[illegible]zionale delle Alpi (1-9 agosto [illegible]ta in collaborazione con gli A. C. [illegible]zzera, Germania, Gran Bretagna [illegible]tria;
- XV Circuit[illegible] [illegible]ontenero « Coppa Ciano » 4 ag[illegible]
- IV Targa [illegible] - Corsa delle 24 ore (11 agosto[illegible]
- XI Coppa [illegible] 15 agosto);
- IV Corsa [illegible]telvio (1 settembre);
- [illegible] Gran [illegible] d'Italia (8 settembre);
- [illegible] Coppa Principessa di Piemonte - II Circuito di Napoli (13 ottobre).

L'assemblea ha poi approvato parecchie deliberazioni delle commissioni riguardanti interessanti problemi del turismo internazionale, principali fra tutti la proposta di revisione delle Convenzioni internazionali sulla circolazione automobilistica e il progetto di una Convenzione doganale internazionale per disciplinare il regime del trittico e del « carnet de passages en douane ». Tanto l'uno quanto l'altro argomento sono stati studiati in collaborazione con l'*Alliance Internationale de Tourisme*, a cui è affiliato il nostro Sodalizio.

Le parecchie Convenzioni internazionali in vigore in materia di circolazione stradale e automobilistica (quelle di Parigi del 24 aprile 1926 e quelle di Ginevra del 30 marzo 1931) si rivelano ogni giorno più insufficienti sotto certi aspetti e superate sotto altri aspetti. E' necessaria una rielaborazione di tutta la vasta materia, riunendo le varie Convenzioni in una o due, che disciplinino anche tante necessità, eliminino difficoltà e semplifichino formalità che si creano incessantemente nel turismo automobilistico internazionale. E' necessario che in questa regolamentazione internazionale presiedano larghezza e unità di vedute e coordinamento di tutte le forze vive del turismo, superando quella gretta mentalità burocratica e fiscale che purtroppo s'incontra in molti Paesi.

In questa importante materia il T.C.I. seguendo la sua tradizione e in osservanza dei suoi fini istituzionali, si propone di svolgere, nell'ambito della sua competenza, presso le pubbliche amministrazioni italiane e in seno all'A.I.T., una particolare attività sia per lo sviluppo del turismo straniero in Italia, sia nell interesse dei turisti italiani che si recano all'estero.

Ancora sulla Carta di identità A. I. T.

In aggiunta alle notizie date nel fascicolo precedente della nostra Rivista, si fa presente ai nostri Associati che nel richiedere il rilascio della Carta d'identità A. I. T. è opportuno riferire i dati relativi al passaporto (numero del documento e indicazione dell'autorità che l'ha rilasciato).

Questo perchè, come è noto, la Carta è destinata esclusivamente ai Soci in procinto di recarsi all'Estero.

Dispositivo di sicurezza per impedire la retrocessione degli autoveicoli.

L'articolo 61 del vigente Codice Stradale dispone che gli autoveicoli il cui peso complessivo superi i 35 q.li, quelli trainanti rimorchi e tutte le automobili adibite a servizi pubblici, devono essere provvisti di un meccanismo o dispositivo di sicurezza, di pronta e facile manovra, che impedisca la retrocessione

...lla vettura, qu[illegible], in salita, venga meno ...zione dei freni.

Il Ministero delle Comunicazioni ha stabilito con circolare del 4 settembre 1934 i requisiti di questo dispositivo, dichiarando che la prescrizione del dispositivo di arresto s'intende soddisfatta quando gli autoveicoli siano muniti, oltre che del freno sussidiario meccanico, e per i rimorchi, del dispositivo di bloccaggio (art. 13 del Cod. Strad.), di « scarpe » opportunamente sagomate e delle dimensioni, che il Ministero stesso ha stabilito.

Giusta le norme del citato art. 61 del Cod. Strad., è ammessa una deroga all'obbligo del dispositivo in parola quando il freno sussidiario e il dispositivo di bloccaggio rispondano alle condizioni che costruttivamente assicurino la tenuta del freno in modo continuativo e non siano suscettibili di allentarsi senza l'intervento di un agente esterno.

Per l'automobilismo pesante.

Con legge 30 maggio 1932, N. 759, fu concessa l'esenzione dalla tassa di circolazione e fu autorizzata l'assegnazione di premi di buona manutenzione, per un periodo di 3 anni, ai tipi di autocarri, trattori agricoli e autoinaffiatrici, che rispondessero ai requisiti stabiliti in seguito con il R. decreto 21 settembre 1933, N. 1449.

Il Ministero della Guerra (Ispettorato del materiale automobilistico) ha ora compilato il primo elenco dei tipi di autoveicoli pesanti, esistenti in commercio in Italia, che possono ottenere il brevetto di conformità ai requisiti prescritti e che possono quindi godere dei due benefici elargiti dalla legge. I tipi approvati sono:

1° autocarro *Fiat*, tipo 633 N;

2° autocarro *Lancia*, tipo RO, con passo non superiore a m. 4,25.

Per i detti tipi di autocarri sono stabiliti i premi di buona manutenzione nella misura di L. 1500 per il primo, e di L. 2000 per il secondo.

Targa anteriore sugli autoveicoli.

A chiarimento di quanto è stato detto alla pag. *335* di questo Notiziario (fascicolo di settembre), aggiungiamo che con decreto del Ministro delle Comunicazioni in data 26 settembre 1934, in applicazione del R. decreto-legge 5 luglio 1934, N. 1291, è stato stabilito che la targa metallica anteriore delle automobili, nella quale devono essere riprodotte le indicazioni contenute nella targa di riconoscimento, dev'essere di forma rettangolare, della larghezza di mm. 250 e dell'altezza di mm. 50, compresa la cornice a spigoli arrotondati ed avente agli angoli 4 fori del diametro di mm. 4. Essa deve portare scritto in rilievo, in carattere bianco su fondo nero, su un'unica riga il numero di immatricolazione dell'automobile, seguito dalla sigla di individuazione della provincia nella quale l'automobile è immatricolata.

Tra il numero di immatricolazione e la sigla di individuazione è applicato il punzone ufficiale di riconoscimento, con la scritta « C.O.N.I. ».

Dispositivo di percezione delle segnalazioni dei veicoli sopravvenienti da tergo.

L'art. 61 del Codice Stradale prescrive che gli autoveicoli di portata superiore a 35 q.li trainanti rimorchi, debbono avere un dispositivo atto a far percepire al conducente le segnalazioni dei veicoli che sopraggiungono.

In queste colonne fu già data notizia che l'uso del dispositivo sopra indicato era obbligatorio dal 1° ottobre 1934 e che tale termine è stato prorogato al 1° luglio 1935.

Con altro decreto del 5 ottobre 1934, il Ministero delle Comunicazioni ha bandito un concorso fra i fabbricanti e gli inventori, stabilendo i seguenti requisiti per i detti apparecchi:

1° il dispositivo deve poter permettere al conducente di percepire distintamente le segnalazioni del veicolo che sopraggiunge almeno quando questo si trovi alla distanza di 10 metri dal limite posteriore del rimorchio;

2° il suo funzionamento deve essere continuativo, e cioè esso non deve essere provvisto di organi che lascino al conducente la possibilità di sospenderne l'uso a suo piacimento;

3° i segnali emessi dal dispositivo devono in ogni caso essere di percezione chiara e sufficientemente intesa; per cui, ove si tratti di un amplificatore di segnali acustici, questi devono venire percepiti distintamente dal conducente anche quando l'autotreno proceda servendosi delle marcie più rumorose (terza e seconda velocità);

4° l'apparecchio deve dare affidamento di poter funzionare efficacemente per un lungo periodo di tempo.

Tassa di circolazione in Albania.

Mentre in parecchi Stati è stata abolita, o si pensa di abolire la tassa di circolazione sugli autoveicoli, in Albania è stata ora istituita tale tassa, che viene commisurata e riscossa a periodi mensili. Ecco la tariffa della tassa mensile:

per automobili fino a 4 posti	Fr.	10
» » più di 4 posti	»	15
» » fino a 10 posti	»	15
» autobus con più di 10 posti	»	25
» camion che non pesi più di 1500 kg.	»	30
» » oltre 1500 kg.	»	50
» motocicletta	»	10
» bicicletta	»	1

L'assicurazione obbligatoria in Danimarca - Formalità per gli automobilisti stranieri.

Abbiamo dato notizia su queste colonne delle conseguenze dell'assicurazione obbligatoria nei riguardi degli automobilisti stranieri che si recano nei Paesi nei quali tale obbligo è imposto. Fra questi Paesi trovasi la Danimarca.

Di recente è stato stabilito che gli automobilisti stranieri possono ottenere da una delle Compagnie Assicuratrici autorizzate, una carta d'assicurazione emessa dal « Danske Forening for International Motorkoretojsforsikring ». Questa carta dev'essere presentata all'ufficio

di dogana al momento dell'entrata in Da[illegible] [illegible] tale carta [illegible] [illegible] possibile [illegible] [illegible]

Gli automobilisti stranieri che si presentan[o] invece alla frontiera Danese senza carta d[i] assicurazione, serie A (e fino al termine del corrente anno senza una polizza di assicur[a]zione riconosciuta), devono ritirare all'ufficio di dogana una carta di assicurazione serie B, che è anche emessa dall'Unione sopra ricordata.

Il proprietario del garage è responsabile del congelamento di un radiatore?

La stagione invernale, nella quale siamo entrati, rende di attualità questo capitoletto. Crediamo perciò utile riportare da *Le Bulletin de l'Automobile* il risultato di due giudizî resi, l'uno dal Tribunale di Commercio della Senna e l'altro dal Tribunale Civile della Senna, in merito a una causa promossa da un automobilista contro il proprietario di un garage, per danni derivanti dal congelamento del radiatore, avvenuto mentre la macchina era ricoverata nel garage in questione.

Dalle decisioni del Tribunale risulta che, salvo convenzioni espresse o ordini speciali, il proprietario di garage non è responsabile che della custodia dell'automobile che gli è stata affidata. Per conseguenza egli non incorre in alcuna responsabilità, in caso di [illegible] di temperatura, per l'eventuale [illegible] del radiatore, se egli non ha [illegible] alcuna istruzione di vuotare il radiatore [illegible].

Il [proprieta]rio del veicolo deve quindi ascrivere a propria colpa di non aver preso prima di assentarsi, le precauzioni necessarie per evitare il congelamento dell'acqua nel suo [rad]iatore e i danni che ne derivano.

Rispetto a tale questione, come osserva il Cucinotta nel suo pregevole studio su «L'Autorimessa - Rapporti Giuridici», la giurisprudenza italiana non è concorde.

Infatti la Corte d'Appello di Milano in una prima sentenza ritenne che la prudenza più comune doveva indurre l'esercente l'autorimessa a togliere l'acqua dal radiatore delle vetture a lui affidate e pertanto non esitò a dichiarare la responsabilità dell'esercente stesso per non avervi provveduto.

Successivamente la stessa Corte ed anche il Pretore di Milano ritennero che l'esercente l'autorimessa non doveva ritenersi responsabile altro che nel caso in cui egli si fosse espressamente obbligato a rispondere anche per tale congelamento, o quanto meno i suoi dipendenti si fossero impegnati a togliere l'acqua dal radiatore.

Il Cucinotta, prospettando le varie soluzioni della questione, propende a credere che esse dipendono principalmente «dal fatto se l'auto-

Produzione 1934

AUTOVETTURE

4 cilindri

AUGUSTA

Vettura leggera ed economica che realizza le qualità ed i risultati della media vettura di lusso. Velocità 105 Km. ora. Consumo benzina 9-10 litri per 100 Km.

ARTENA

Vettura comoda spaziosa ed economica. Velocità 110 Km. ora. Consumo benzina 12-13 litri per 100 Km.

8 cilindri

ASTURA

Vettura di lusso da turismo veloce con motore 8 cilindri, 3 litri. Velocità 130 Km. ora. Consumo 17-18 litri per 100 Km.

DILAMBDA

Vettura di gran lusso con motore 8 cilindri, 4 litri.

VEICOLI PER TRASPORTO MERCI

RO-RO

Chassis per autocarro con motore ciclo Diesel Lancia Junkers. 2 tempi. 3 cilindri. 96 HP. 8 velocità. Portata utile 7.5 tonnellate.

RO

Chassis per autocarro con motore ciclo Diesel Lancia Junkers. 2 tempi. 2 cilindri. 8 velocità. Portata utile 5 tonnellate. Provvisto dei requisiti per ottenere l'esenzione della tassa di circolazione e premio di buona manutenzione per un triennio.

GOMME MICHELIN

TURISMO

Il Parco [illegible]zionale dello Stelvio.

[illegible] ultima riun[illegible] settembre del Consiglio dei Ministri [illegible] approvato un disegno di legge relat[illegible] istituzione del *Parco nazionale dello S[illegible]*.

[illegible] il testo della [illegible]one che accompagna [illegible] stesso:

« Per il bisogno di [illegible]lare le bellezze naturali del paesaggio e le particolari formazioni [illegible]che costituen[illegible] un patrimonio di in[illegible]abile bellezza [illegible] di speciale interesse [illegible]fico si vanno [illegible]tituendo i parchi na[illegible].

« Di questi in Italia già ne esistono tre: quello del Gran Paradiso, quello di Abruzzo [illegible] del Circeo per una complessiva superficie di circa 08 mila ettari.

« Col presente schema di Disegno di legge, [illegible]ato su iniziativa del Capo del Governo dal Ministro dell'Agricoltura, viene predisposta [illegible]tuzione di un nuovo Parco nazionale, che comprende i gruppi dell'Ortles e Cevedale, [illegible] sono riunite molte manifestazioni natu[illegible] meritevoli di speciale ammirazione e di studio.

« Situato nelle provincie di Bolzano, Trento e Sondrio, ai confini della Patria, il Parco comprende in circa 84 mila ettari, oltre 60 vette superanti i 3 mila metri di altezza, fra cui l'Ortles (metri 3904) e poi un gruppo imponente di ghiacciai fra i più vasti d'Italia.

« A tutto questo complesso di bellezze naturali, atte a rendere questi luoghi fra i più ricercati centri di alpinismo e di soggiorno estivo, si aggiunge la ricchezza dei fenomeni naturali, che richiamano l'attenzione degli studiosi: la grande varietà delle rocce, la loro stratografia, la glaciologia in particolare. Nel campo della flora si hanno specie rarissime ed anche interessante è la fauna.

« Nel perimetro del costituendo Parco sono stati compresi 12 mila ettari di terreno appartenenti all'Azienda di Stato per le foreste demaniali, fra cui la meravigliosa foresta di Solda, ove vegetano l'abete rosso, il larice ed il cirmo, che va facendosi sempre più raro nei nostri monti ».

Gli scopi che si intende perseguire con la trasformazione in Parco nazionale sono evidenti: tutela e miglioramento della flora e della fauna, conservazione delle speciali formazioni geologiche e delle bellezze naturali, sviluppo del turismo. Quindi, sospeso qualsiasi diboscamento, proibita la caccia, nessuna deturpazione del paesaggio ammessa.

Il perimetro d[illegible] nuovo Parco nazionale, [illegible]vendo dal P[illegible] dello Stelvio dapprima [illegible] la displuv[illegible] la Val Venosta e la [illegible]ellina, poi lu[illegible] il confine italo-svizzero [illegible] a Monte S[illegible]nda, scenderà a S. Ca-[illegible] Valfurva [illegible] porterà pescia al Passo [illegible] Gavia. Abbr[illegible] poscia il settore della [illegible]camonica dal P[illegible] del Gavia alla Punta [illegible] Albiolo, per [illegible]re quindi nel Trentino. [illegible] quest'ultimo [illegible]tre, la linea perimetrale [illegible] la Val Verm[illegible] la Val di Peio raggiun-[illegible], entrando poi nella alta [illegible] il Passo di [illegible]bracciando così la Val [illegible] dell'Adige [illegible]ello e la Valle del Trafoi, [illegible] ultimo, la Val [illegible] perverrà nuovamente al [illegible] la quale ult[illegible] [illegible] dello Stelvio.

Riguardo alla [illegible] particolarmente note-[illegible] è la propor[illegible] elevata del larice e del [illegible] cembro. Q[illegible] complesso forestale ri-[illegible] sparso sul [illegible]ssiccio dell'Ortles. Sono [illegible] di protez[illegible] e assoggettati perciò ai [illegible] tagli accidentali.

Quale regione f[illegible]stica la zona del Parco [illegible]presenta un territorio di transizione tra [illegible] flora delle Alpi occidentali e quella delle Alpi orientali. Le formazioni arbustive sono [illegible]atterizzate dalla costanza dell'*Alnus Alno* [illegible] e *Rhododendron ferrugineum*. Specie [illegible]atteristiche sono: il *Laserpitium Panax*, la *Gentiana purpurea*, la *G. compacta*, la *Pri-mula integrifolia*. Verso il Giogo dello Stel-vio la flora si arricchisce di elementi sud-[illegible]entali.

Per quanto si riferisce alla fauna bisognerà notare che nella zona abbondano i galli forcelli (*[illegible] tetrao*) e si notano spesso anche i camosci. Particolarmente ricco è il patrimonio [illegible]co. Ma è comunque certo che la fauna ha estremo bisogno di protezione se non si vuol incorrere nella completa distruzione. Con la costituzione del Parco nazionale la regione del Ortles-Cevedale, così come quella del Gran Paradiso, potrà diventare una magnifica ri-serva di animali selvatici, non esclusi gli stambecchi che un tempo vi abitarono in forti quantità e che ora dovrebbero esservi importati.

Nella decisione del Consiglio dei Ministri (che si deve all'interessamento del Dott. Fri-gerio e del Dott. Guido Bertarelli, Vice-Presidente della Sezione di Milano del C.A.I., che per primi avevano caldeggiato la proposta, patrocinata poi presso le competenti autorità dalla Sede centr[illegible] del C.A.I.) si scorge quindi uno dei tanti illuminati provvedimenti che il Duce ha voluto riservare alla protezione di una zona tanto importante, interessante par-ticolarmente gli alpinisti, oltrechè l'elemento locale.

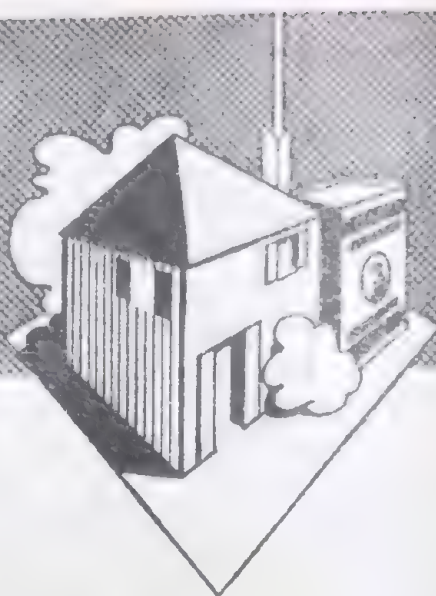
Il Convegno Turis[illegible]co Interprovinciale Toscano.

La Toscana, per lo splendore delle sue città d'arte, la ricchezza e la varietà delle sue at-trattive naturali, la dotazione veramente co-spicua delle sue risorse idrominerali e balneari, può considerarsi una delle regioni ora più fa-vorite dal turismo e di maggiori possibilità di sviluppo. E questo non soltanto nei con-fronti con le altre regioni italiane, ma in un senso più assoluto e universale. Perciò si presenta come un campo di attività turistica veramente eccezionale, degno di servire di esempio a quanti si propongono la cura di questa particolare attività.

E' per questo che il Convegno Turistico In-terprovinciale Toscano, che ebbe luogo a Pisa, Tirrenia e Livorno nei giorni 13 e 14 dello scorso ottobre, trascende l'interesse pura-mente regionale per assurgere a quello na-zionale. Ne fanno prova il carattere stesso delle discussioni che vi si svolsero e l'inter-vento di eminenti personalità dominanti nel campo turistico e politico nazionale, quali S. E. Costanzo Ciano, Presidente della Camera dei Deputati e per un decennio Ministro delle Comunicazioni, l'On. Italo Bonardi, Reggente il Commissariato per il Turismo, i Prefetti di Pisa, Livorno e Arezzo; numerosi Senatori e Deputati, i rappresentanti di Federazioni, fra cui il Gr. Uff. Pietro Feroci per la Fed. Alberghi e Turismo. Anche il T. C. I. vi era rappresentato nella persona del Conte Goretti, Capo Console di Firenze. E l'importanza del Convegno risulta anche dalla parte attiva presa dalle personalità intervenute alle di-scussioni e alle deliberazioni. Aperto, pre-sieduto, diretto nel suo svolgersi dall'On. Bonardi, il Convegno ebbe spesso l'onore di un intervento di S. E. Ciano nelle di-scussioni.

Lungo sarebbe seguire per esteso le discus-sioni svolte. Riferendo solo i principali argo-menti, ricordiamo l'elogio che del turismo fece nel suo discorso inaugurale l'On. Bonardi, rilevando come il viaggiare sia uno dei mezzi per dimenticare la crisi e per attenuarne gli effetti, mentre l'economia internazionale non sa uscire dalla depressione che attanaglia gli spiriti e mortifica la vita. E' il turismo che può dare vita a tante attività all'interno; e dal punto di vista internazionale, portare danaro nei paesi turistici vuol dire dare a questi maggiore capacità di acquisto. Perciò il Governo Fascista ha adottato l'unica so-luzione possibile: quella degli accordi turi-stici coi paesi a moneta deprezzata nei quali sussistono limitazioni monetarie. Questi ac-cordi dimostrano come l'attività turistica sia finalmente entrata nelle discussioni dei nego-ziati internazionali, che prima d'ora non ave-vano per oggetto che lo scambio delle merci. Persino il Comitato Economico della Società delle Nazioni ha riconosciuto di doversi occu-pare delle questioni turistiche, specie per i Paesi in cui questa attività assume il carattere di un fattore preponderante dell'economia, quali l'Italia, la Svizzera e la Francia.

Le relazioni succedutesi trattarono dei fat-tori principali dell'organizzazione turistica: propaganda, organizzazione amministrativa e tecnica delle località turistiche, manife-stazioni turistiche e relativi calendari, tra-sporti e comunicazioni.

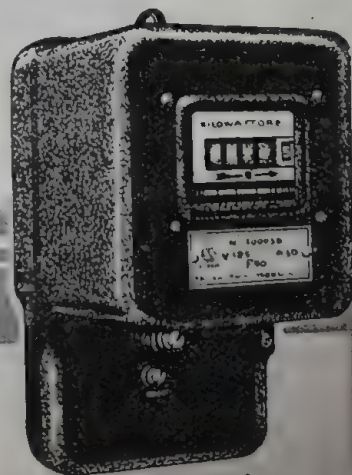
Sul primo argomento, quello della propa-ganda, si diffuse specialmente la Relazione

On. Pavolini, Presidente della Federazione Toscana del Movimento Forestieri. L'organizzazione da lui presieduta svolge la propria azione in v[illegible] quattro obiettivi: formazione di una coscienza turistica che contribuisca alla creazione di un ambiente favorevole; selezione delle manifestazioni che possono costituire un motivo di attrattiva; coordinamento fra le manifestazioni stesse di carattere locale; propaganda. Su questo ultimo punto, che li riassume tutti, il Relatore espose l'attività svolta dalla Federazione Toscana come un esempio delle iniziative che in questo campo si possono assumere e dei successi che se ne possono ottenere, specie quando si procede in collaborazione con gli organi centrali del turismo quali l'ENIT e il Commissariato del Turismo. Ricordò anche le pubblicazioni periodiche promosse dalla Federazione: prossimamente si aggiungeranno alle due già esistenti, l'« Illustrazione Toscana » e il « Central News », o in sostituzione di quest'ultima, il « Florence and Tuscany » con carattere principalmente informativo: orari, programmi, itinerari, prezzi, manifestazioni, ecc. La propaganda sarà diretta in avvenire anche a far conoscere la montagna toscana, dotata di quaranta stazioni climatiche ricche di ogni attrattiva, che potranno assurgere a nuove e maggiori fortune, purchè vi progrediscano anche le organizzazioni recettive e quelle dei trasporti. Ma già i risultati del lavoro compiuto sono evidenti: Firenze, dopo Roma, è il centro d'attrazione d'Italia che raggiunge il massimo delle presenze turistiche: 1.025 158 nel 1933, seguita da Merano con 984.579 e da Venezia con 960.616.

Le finalità e l'organizzazione delle Aziende di cura, soggiorno e turismo hanno costituito il tema della Relazione dell'On. Giuseppe Morelli, Presidente dell'Azienda Autonoma di Versilia. Egli dimostrò come per il potenziamento delle località di cura, soggiorno e turismo, si imponga una certa autonomia amministrativa. La Legge per la costituzione delle Aziende Autonome non ha risolto completamente i contrasti di competenza che possono sorgere fra il nuovo organo amministrativo e il Comune. Altre e maggiori complicazioni sorgono quando l'Azienda Autonoma estende la sua attività sul territorio di vari Comuni limitrofi. A risolvere tali contrasti, il Relatore propose che i Comuni il cui territorio sia in tutto o in parte riconosciuto come Stazione di C. S. T. vengano costituiti in Aziende di Cura e amministrati da un Commissario alle dipendenze del Commissario per il Turismo; che più Comuni limitrofi il cui territorio sia riconosciuto come Stazione di C. S. T. abbiano un solo Commis-

sario. Tali commissioni dovrebbero assumere funzioni dei podestà, mentre le attribuzioni tutorie dovrebbero esercitarsi dal Commissario per il Governo. La riforma gioverebbe anche al regime delle spiagge: si consentirebbe un minore frazionamento degli arenili e una più rigida vigilanza sugli stabilimenti balneari, spesso primitivi e disposti in modo da impedire la vista del mare. Questa semplificazione amministrativa gioverebbe anche all'organizzazione degli spettacoli, campi di giuoco, ecc.; la concessione del gioco rappresenterebbe secondo il Relatore una risorsa conveniente. Qualche obiezione su quest'ultimo punto fu espressa dall'On. Bonardi, che ricordò il diminuito successo delle case da gioco francesi, ed anche in merito alla soppressione dell'Ente Comune su cui si fonda la nostra organizzazione amministrativa. Ma un rimedio agli inconvenienti segnalati potrà essere recato dalla recente Legge che sopprime dal novero delle Stazioni di C. T. S. quelle che non hanno forza di vivere e prosperare.

Del calendario delle manifestazioni turistiche ha trattato la Relazione del Comm. Giorgio Nunes, Presidente del Comitato Prov. Turistico di Livorno, osservando come le manifestazioni debbano svolgersi secondo un piano armonicamente predisposto. Stabilito il periodo di attività turistica regionale, i dirigenti locali dovrebbero coordinare le giornate delle varie manifestazioni, e tutte le modalità relative, in modo da offrire al turista un quadro completo di attrazioni che occupino tutto il suo soggiorno, senza porlo nell'alternativa della scelta fra manifestazioni contemporanee. Occorre però che nel quadro entrino soltanto quelle degne di propaganda e che si svolgono in località attrezzate in modo da potere accogliere degnamente i forestieri.

Lo sviluppo delle strade e delle autostrade e dei servizi che su esse si svolgono è stato illustrato dalla Relazione del Gr. Uff. Guido Del Beccaro, il quale ha posto in rilievo il miglioramento stradale operatosi dal 1927, anno di costituzione dell'AA. SS.; miglioramento davvero sorprendente. All'Italia spetta il vanto delle prime autostrade. E' degli anni 1924-25 la rete Milano-Laghi; del 1927 la Milano-Bergamo; del 1928 la Roma-Ostia; del 1929 la Napoli-Pompei; del 1931 la Bergamo-Brescia; sono del 1932-33 la Firenze-Viareggio, la Torino-Milano, la Padova-Venezia: in complesso, 433 chilometri di autostrade. Ma tanto progresso di strade e autostrade non poteva non determinare la minaccia di una concorrenza con le ferrovie. La minaccia però si risolve in una integrazione armonica di ser-

le ferrovie domineranno per i trasporti a grandi distanze e le strade per quelli più brevi. In attesa che si determinino le condizioni per un nuovo estendersi della rete autostradale, il Relatore ha auspicato che l'autostrada Firenze-Viareggio possa avere presto una sua diramazione che raggiunga Tirrenia e Livorno attraverso Pisa.

Sul carattere integrativo dei servizi di trasporti stradali, rispetto alle ferrovie, ebbe ad insistere S. E. Ciano, dichiarando che la strada non ha eliminato e non eliminerà la ferrovia. Anzi, l'automobilismo distruggendo il monopolio delle ferrovie è stato il più sano incitamento del loro progresso, avendole costrette a cercare il cliente e a secondare le sue esigenze. Inoltre la ferrovia ha la sua ragione oltre che nei trasporti a grandi distanze anche nei trasporti di grandi masse, come si dimostra ogni giorno; e questa prerogativa rappresenta la sua utilità insostituibile ai fini militari. Nei riflessi economici, va ricordato poi che la ferrovia si paga la propria strada con 400 milioni annui di manutenzioni, il che non può dirsi dell'automobile, dato che i tre quarti della tassa sulla benzina interessano il traffico stradale urbano e non la rete nazionale. Certo, anche il servizio ferroviario dovrà trasformarsi, adattarsi alle nuove esigenze, e a questo intende il Governo con la riforma delle tariffe, l'istituzione di treni leggeri, il diffondersi delle Littorine. Si è visto un carro ferroviario che arriva oggi di porta in porta al domicilio del cliente. Ecco perchè non è da temersi la morte delle ferrovie; tanto più che ad esse si rivolge il favore delle popolazioni, come si ebbe a dimostrare anche di recente in occasione della proposta soppressione di alcune stazioni ferroviarie.

Altro particolare dell'organizzazione turistica fu trattato dal Duca Pignatelli di Montecalvo con la sua Relazione sulle guide autorizzate. Posta in evidenza l'importanza delle guide come mezzo di propaganda nazionale, il Relatore dichiarò la necessità di accertarsi delle loro prerogative morali, culturali e politiche. Di qui la necessità di una revisione delle patenti per eliminare gli inetti e gli indegni. Su questo argomento, l'On. Bonardi ha rammentato che esiste una Relazione, redatta dal Prof. Giovanni Bognetti, Presidente del Touring, a nome di una Commissione espressamente costituita dal Consiglio Centrale del Turismo. Tale Relazione fu a suo tempo presentata al Governo; ed è da augurarsi ch'esso ne adotti le conclusioni e le proposte.

La Relazione dell'Avv. Martini ebbe per oggetto gli ostacoli e i rumori del transito stradale. Il Relatore insistette specialmente sugli ostacoli provenienti dall'indisciplina dei ciclisti, sui pericoli derivanti dai pesanti autotreni e sul funzionamento dei passaggi a livello.

[illegible] va ricordata la Relazione del Comm. [illegible] Presidente del Comitato Turistico [illegible] di P[illegible] sul funzionamento degli [illegible] periferici del turismo. In detta relazione [illegible] specialmente esaminate le condizioni [illegible] strative dei Comitati Provinciali, i cui [illegible] si presenta[illegible] [illegible]erti per la contrazione [illegible] entrate degli [illegible] che vi contribuiscono [illegible] avvenne che [illegible]terebbe un rimedio a [illegible] condizione di [illegible]rietà la cessione a tali [illegible] degli [illegible] della tassa di soggiorno [illegible]plicazione di qualche altro contributo [illegible] posti sulle attività economiche più favo[illegible] dal turismo.

[illegible] la discussione [illegible] ne seguì dimostrò che [illegible] esiste una unanimità di vedute sull'argo[illegible] e del pari il Convegno non si dimostrò [illegible] sulla qu[illegible] dell'imposta di Sog[illegible] e di Cura trattata dall'Avv. Alfredo [illegible].

[illegible] Convegno raggiungeva comunque piena[illegible] il suo scopo tracciando le direttive di [illegible] efficiente organizzazione turistica, attra[illegible] alla disciplina delle manifestazioni, al [illegible] dell'attrezzamento recettivo e dei [illegible] dei trasporti, ad una più vasta e con[illegible] organizzazione della propaganda.

[illegible] suoi insegnamenti saranno raccolti non [illegible] dal turismo toscano, ma da tutti gli [illegible] del turismo nazionale che sapranno [illegible] profitto da tanto tesoro di esperienza.

Le manifestazioni per la Primavera Siciliana e il Calendario Invernale di Sanremo.

L'Ente Primavera Siciliana e l'Azienda Autonoma Unica per le città di Sanremo, Ospedaletti e Bordighera, hanno ciascuno approntato [illegible] interessante Calendario turistico che com[illegible] numerose manifestazioni destinate a [illegible] richiamare in particolar modo l'attenzione [illegible] turisti. E' un esempio che additiamo volen[illegible], come saggio di avvedutezza e di gusto, e dal quale i maggiori fra gli Enti turistici potrebbero prendere ispirazione.

L'Ente Primavera Siciliana, oltre all'inaugurazione (già avvenuta) del Castello Ursino di Catania, destinato a sede del nuovo Museo e della Pinacoteca cittadina e all'apertura della strada dell'Etna, da Nicolosi all'Osservatorio (m. 1882) (di cui si parla in altra parte di questo fascicolo), ha organizzato quattro «*giri turistici della Sicilia*» (di cui due eseguiti nel novembre a. c.; un terzo da compiersi dall'11 al 17 maggio 1935; un quarto dal 18 al 24 successivo.

Nel campo sportivo sono da segnalare le seguenti iniziative di questo Ente: una *gara internazionale* per *yachts* a motore e a vapore sul percorso Cannes-Palermo; *partite internazionali di foot-ball* per squadre nazionali B (febbraio); *gare internazionali di golf* (marzo); *regate internazionali a vela* (aprile); il 26° *Circuito delle Madonie* (aprile); *gare motonautiche* di campionato per fuori-bordo 500 cmc. (aprile-maggio); una «*giornata aviatoria internazionale*, con manifestazioni di alta acrobazia aerea» (maggio); la *Corsa Automobilistica* per la «Coppa Siracusa»; *gare di tiro a volo internazionali; gare di tennis.*

Nel campo artistico merita di essere segnalato un altro ordine di manifestazioni: la «*Mostra dei cimeli Belliniani*» a Catania (gennaio-maggio) e i relativi spettacoli lirici; la *Mostra dell'Artigianato e dell'Arte Siciliana* fino al sec. XVI (Siracusa; aprile); gli spettacoli di *Danze Classiche* ai Teatri Greci di Taormina (27-28 aprile) e di Agrigento (4-5 maggio).

L'Azienda Autonoma Unica per le città di soggiorno di Sanremo, Ospedaletti e Bordighera e la direzione del Casino Municipale di Sanremo hanno a loro volta concretato per la prossima stagione invernale un Calendario di Festeggiamenti che offre agli ospiti un ciclo di interessanti manifestazioni artistiche, sportive, folcloristiche e mondane Di esse segnaliamo le maggiori:

Nel dicembre verranno concluse a Sanremo le *Gare di Tiro al Piccione*, dotate di 100.000 lire di premi, e nella Villa Municipale verrà organizzata una *Mostra e Fiera Interprovinciale di Floricoltura e Piante Ornamentali e Decorative;* sul campo di *golf* verranno disputati importanti tornei. Al Casino Municipale si svolgerà una serie di spettacoli varî di prosa e musica.

In gennaio seguirà, nella Villa Municipale, una *Mostra dell'Artigianato* e, nel campo dello sport, si avrà, oltre alle gare di *golf*, un *Grande Torneo Internazionale di Scherma* nei giorni 31 gennaio e 1 febbraio. Al Casino Municipale seguiranno gli spettacoli musicali.

Nel febbraio, al Golf Club di Sanremo verranno disputate nei giorni 19-20 la *Gara di Campionato d'Italia Nazionale «Omnium»* dotata di 3000 lire di premi e nei giorni 23-24, la *Gara Campionato d'Italia Internazionale «Omnium»*, dotata di 20.000 lire di premi. Al Casino Municipale concerti settimanali, lunedì letterari, recite di prosa.

Nel marzo si svolgerà a Bordighera un *Torneo Internazionale di Tennis* il giorno 7; a San Remo, il giorno 10, un *Torneo Internazionale di Bridge* con 20.000 lire di premi; inoltre *Gare Internazionali a vela* nei giorni 12-15, l'inaugurazione di una *Mostra Nazionale d'Arte* che resterà aperta dal 14 al 31; l'arrivo della XXVIII Corsa Internazionale Ciclistica *Milano-San Remo* valevole per il campionato italiano, un *Concorso Ippico Internazionale* e *Corsi floreali* a Bordighera e a Taggia. Al Casino Municipale seguiranno riunioni letterarie e spettacoli di prosa e musica.

I Soci che desiderano ricevere il Calendario particolareggiato dei Festeggiamenti di Sanremo, Ospedaletti e Bordighera nell'anno XIII possono richiederlo alla locale Azienda Autonoma Unica, e all'Ufficio Informazioni del T. C. I. della Sede in Milano.

Il transito invernale sui valichi alpini.

Anche nell'invernata 1934-35 numerosi valichi alpini continueranno — come negli inverni degli ultimi due anni — ad essere aperti

al [illegible] [illegible] pubblici e privati [illegible] [illegible] [illegible] alle [illegible].

Rimarranno pertanto transitabili i seguenti valichi: [illegible], Monginevro, Sestriere, Aprica, Tonale, Presolana, San Lugano, Rolle, Resia, Brennero, Dobbiaco, Tarvisio e Postumia. Verso la Svizzera, le autorità elvetiche terranno sgombri e transitabili i valichi della Maloia e del Giulio.

Per il turismo invernale sul Lago di Como.

Per favorire il movimento turistico invernale sul Lago di Como, la Società di Navigazione *Lariana* ha istituito, con decorrenza fino al 7 aprile 1935 uno speciale biglietto di andata e ritorno festivo, che viene rilasciato al prezzo di L. 5 per la seconda classe, e di L. 7 per la prima classe, valevole da e per qualsiasi scalo del Lago e su qualunque piroscafo in servizio.

Il nuovo campo fiorentino di golf.

Un nuovo grande campo di golf è sorto ad iniziativa dell'Azienda Autonoma di turismo nella tenuta dell' « Ugolino », ad un quarto d'ora d'automobile da Firenze, a tre chilometri da Grassina, a quattrocento metri sul livello del mare.

L'estensione complessiva del terreno è di 88 ettari; parte di esso è stato lasciato a bosco naturale, mentre per il giuoco sono stati utilizzati 50 ettari divisi in 18 piste di buca e in tre campi scuola. Il percorso delle buche ha una lunghezza di metri 5455.

Al centro del campo di giuoco sorge la casa del Golf, a tre piani, dotata di spogliatoio, bagni, vasto salone di soggiorno, altro salone per uso di ristorante, aperto su ampie terrazze, locali per la Direzione, ecc.

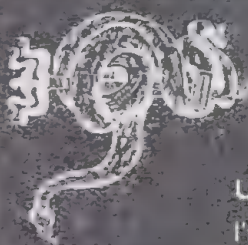
Dalla casa si domina il campo di tennis, e la piscina col pergolato e le semplici cabine. La piscina natatoria, a continuo ricambio d'acqua, misura 25 metri per 12 e mezzo, e una profondità massima di metri 3,70. Essa ha inoltre due trampolini per tuffi da altezza di metri 1,50 e metri 3.

Un esempio viennese di organizzazione turistica: La « Carte de Saison d'Hiver ».

È una caratteristica propria degli uomini d'affari e delle imprese destinati a riuscire quella di dirigere la loro attività verso le combinazioni in cui il loro particolare interesse coincide e si confonde con quello dei contraenti. Si direbbe che il segreto della riuscita e della fortuna consista nel saper creare delle grandi collaborazioni solidali. Più numerosi e vasti sono gli interessi chiamati a raccolta e conciliati nella combinazione, e maggiori diventano le probabilità di riuscita. Ed è questa, si può dire, la parte, tutt'altro che trascurabile, che nel mondo degli affari spetta alla fantasia: saper riconoscere i motivi reali della solidarietà su cui l'attività deve gettare le fondamenta, escogitare le forme sempre nuove, persuasive, geniali di questa collaborazione.

Questo assioma generale, applicabile a tutte le imprese commerciali, è proprio di quelle turistiche, alle quali sono interessati tanti e così diversi fattori: organi di propaganda, imprese trasporti, aziende alberghiere, organizzazioni sportive, artistiche, culturali, imprese di spettacoli, ecc., oltre, ben s'intende, alle masse turistiche, al cui servizio sono posti gli enti e le imprese summenzionati.

Ora un esempio assai interessante di organizzazione e di propaganda turistica è offerto dall'« Ufficio del Turismo » di Vienna, con l'istituzione della « Carte de Saison d'Hiver ». Essa, dopo tre anni di prova favorevole, coincide quest'anno con l'attuazione di un programma stagionale più ricco di iniziative, comprendendo la ripresa del tradizionale *Ballo dell'Opera*, che avrà luogo il 26 gennaio 1935, e la *riorganizzazione delle stazioni di sports invernali* sui monti che circondano la città e che si innalzano su tanta parte del territorio dello Stato. Ecco come si svolge questa forma di organizzazione turistica:

L'Ufficio del Turismo di Vienna ha ottenuto che alberghi e pensioni, imprese teatrali, di spettacoli vari, sportive, amministrazioni di mostre e di musei, imprese ferroviarie e di trasporti in genere si impegnassero a concedere, durante la stagione, dal 1° novembre al 3 marzo 1935, uno sconto variamente convenuto ai presentatori di tale carta o tessera e del pas-

... comprovante la loro qualità di stra-
... residenti all'estero e richiamati in Au-
... da questa stessa forma di propaganda.
... carte di stagione sono rimesse alle ... di viaggio e agli enti turistici che ne ... richiesta contro addebito di uno ... ciascuna. Il regolamento del conto si ... stagione finita, ammettendosi il ritorno ... tessere invendute. Le agenzie e gli enti ... si impegnano però a vendere tali carte ... pubblico al prezzo esposto di sette scellini ... una. La differenza di sei scellini rappre- ... il guadagno concesso all'agenzia per ... di propaganda svolta: una specie di ... eventuale di mediazione percepita antici- ... mente ed in giusta ragione dei risultati ... nuti.

La «Carte de Saison d'Hiver» offre ai pre- ... tori i seguenti vantaggi: l'esonero dal ... consolare sul passaporto per tutti i turisti ... venienti dagli Stati per i quali ancora si ... eda; una riduzione del 15 % sui prezzi ... molti alberghi, ed una variante dal 10 ... % sui prezzi delle pensioni; una ridu- ... variante dal 10 al 25 %, sugli ingressi ... concerti e ai balli; altra, variante dal 30 ... %, sui prezzi di molti teatri e sugli in- ... alle mostre ed esposizioni d'arte; nei ... ogni carta dà diritto a due biglietti a ... ridotto; una riduzione del 25 % sul ... dei circuiti viennesi.

Si aggiungano ancora le facilitazioni ferroviarie:

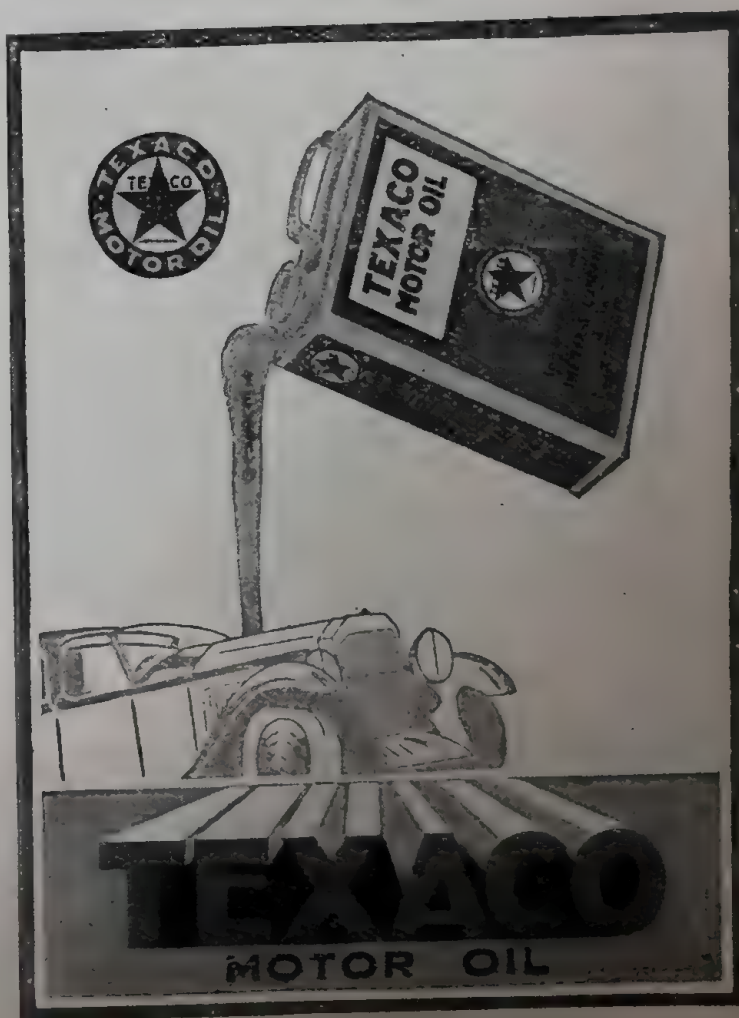
a) un ribasso del 60 % sulle tariffe per il ritorno o la continuazione del viaggio in Austria — dopo una permanenza a Vienna di 5 giorni — fino a raggiungere qualunque stazione di frontiera, con diritto a parecchie fermate durante il viaggio. Il viaggio di ritorno può essere effettuato sul percorso più breve o con qualsiasi deviazione, anche sotto forma di viaggio circolare. A tale effetto, i biglietti sono validi fino al 31 maggio 1935;

b) una riduzione del 30 % — dopo una permanenza di 7 giorni in Austria — per qualsiasi viaggio nel territorio dello Stato, senza pregiudizio per la riduzione precedente riguardante il ritorno;

c) una riduzione del 50 % per tre escursioni da Vienna alle località di cura e di sports invernali nei dintorni della città;

d) una riduzione del 33 % sulle tariffe della Raxalpe;

e) una riduzione del 60 % sulle linee dell'Aspangbahn e sulla funicolare dello Schneeberg.

Un esempio riferito nei fogli di propaganda dell'Ufficio del Turismo dimostra come un turista, durante un viaggio di 5 giorni in Austria, possa realizzare, grazie alla tessera in argomento, un risparmio variante dai 60 ai 100 scellini, a seconda delle sue esigenze.

FERROVIE

Ancora sulle nuove condizioni e tariffe per il trasporto dei viaggiatori.

Nel precedente fascicolo di questa Rivista abbiamo esposto sommariamente quali sono le innovazioni tariffarie che, in materia di trasporti viaggiatori, *verranno attuate col 1° gennaio prossimo* sulle linee delle Ferrovie dello Stato.

Siamo ora in grado di fornire maggiori particolari su qualcuna di queste innovazioni, di sensibile vantaggio per il pubblico, indicandone le norme relative.

Tariffa per famiglie viaggianti in gruppo.

E' concessa la riduzione del 50 % sulla tariffa ordinaria differenziale, con rilascio di biglietto collettivo, per i viaggi di corsa semplice che le famiglie di nazionalità italiana effettuano, sia pure in classi diverse, col medesimo itinerario e nello stesso treno, in gruppo di almeno quattro persone adulte. Si considerano come componenti della famiglia: il coniuge, i figli del capo famiglia o del coniuge, anche se legittimati, naturali riconosciuti o adottivi, purchè non abbiano ancora compiuto i venticinque anni; i genitori e gli avi del capo-famiglia o del coniuge, ed una persona di servizio, a condizione che tutti siano conviventi sotto il medesimo tetto. Agli effetti del minimo di quattro persone si considerano soltanto il capo-famiglia, il coniuge e i figli: le altre persone (avi e domestici) sono ammessi alla riduzione in più, soltanto cioè se prima è già costituito il minimo. Come persone di servizio si considerano soltanto quelle salariate che prestano opera manuale e fanno servizio continuativo, come camerieri, domestici, fantesche, bambinaie, governanti, autisti e simili: sono esclusi i precettori, gli istitutori e simili.

Tengasi presente che la concessione *non ha alcuna limitazione stagionale:* di essa si può fruire in qualunque epoca dell'anno e pertanto sia per viaggi durante le feste e durante la stagione, sia per viaggi occasionati da qualsiasi altra circostanza. I ragazzi in relazione all'età possono fruire sempre o del trasporto gratuito se fino ai 4 anni, o del trasporto a metà prezzo (sulla tariffa già ridotta del 50%) se di età fra i 4 e i 10 anni.

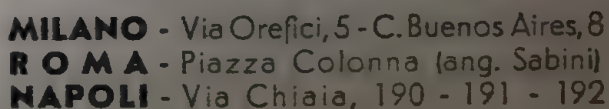
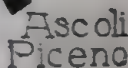
Rimane però fermo il minimo del pagamento della tariffa al 50 % per quattro persone adulte e gli altri termini del pagamento di due biglietti a tariffa intera. Dal congegno della concessione risultano particolarmente avvantaggiate le famiglie molto numerose.

Per valersi della riduzione occorre che il capo-famiglia si fornisca di apposita tessera, che acquista presso le stazioni al prezzo di L. 1.50; su questa tessera debbono poi essere indicati, a cura dell'ufficio anagrafico della località di domicilio del capo-famiglia, i componenti di questa che vivono sotto lo stesso tetto e che possono aver titolo alla riduzione. La tessera ha la durata di un anno; può essere rinnovata per un altro anno ancora, senza alcun pagamento. Basta presentare la tessera, una volta riempita e completata e legalizzata dall'ufficio anagrafico, allo sportello della biglietteria per ottenere la riduzione: la tessera può essere utilizzata per un numero illimitato di viaggi.

I biglietti collettivi che vengono rilasciati in base alla concessione in parola, hanno la stessa validità e danno lo stesso diritto alle stesse fermate intermedie dei biglietti ordinari di corsa semplice.

Tariffa per viaggi di comitive ordinarie.

La nuova tariffa per i viaggi di comitive ordinarie prevede la riduzione: del 30 % per le comitive da 8 a 50 persone; del 40 % per le comitive da 51 a 100 persone; del 50 % per le comitive oltre le 100 persone. E' ammesso anche il viaggio in classi diverse. Per le comitive di almeno 50 persone provenienti dall'estero, o che vi sono dirette, può essere concesso il viaggio gratuito in ragione di un conduttore per ogni 50 persone o frazione di 50, con un massimo di tre conduttori. I biglietti per comitive hanno la validità di giorni 15 per gli itinerari fino a 500 km. e di giorni 30 per gli itinerari di percorrenza superiore. La comitiva può, sul percorso, effettuare quante fermate ritiene senza alcuna limitazione di numero.

Tengasi presente che le formalità per poter beneficiare delle riduzioni per comitive sono ridotte al minimo. Basta una richiesta scritta presentata dall'organizzatore o dal capo della comitiva. Per l'applicazione della riduzione decide, nel caso di comitive di oltre 50 persone, la Sezione Commerciale e del Traffico che ha giurisdizione sulla stazione dalla quale avrà inizio il viaggio: *per le comitive fino a 50 persone decide la stessa stazione*. E' perciò molto

Come si vede [illegible] di [illegible] per [illegible] periodi, si avvantaggiano i [illegible]. [illegible] tutto questo complesso di vari tipi di biglietti [illegible] di [illegible], [illegible] e locale. Molti dei prezzi speciali esistenti [illegible] determinate relazioni — che [illegible] ben più sensibili di quelle che [illegible] vano una volta i prezzi delle tariffe locali [illegible] stenti all'inizio dell'[illegible] di [illegible] sono forse a completa conoscenza del pubblico e sarà di vantaggio per esso averli raccolti in un allegato del nuovo testo di Condizioni e Tariffe per il trasporto delle persone.

Biglietti di abbonamento settimanali e festivi per [illegible], artigiani, operai, braccianti e per studenti.

Questi biglietti di abbonamento servono ottimamente per il traffico locale e con la estensione che si è fatta di essi a sempre nuove categorie di persone hanno preso larga estensione. Le innovazioni introdotte in occasione della riforma tariffaria per tali tipi di abbonamento consistono:

1° nell'aver portato a 100 km. il limite di applicazione della tariffa, in conformità ad analogo criterio adottato per altri biglietti del traffico locale e vicinale;

2° nell'aver esteso il beneficio della tariffa anche agli studenti degli istituti di istruzione superiore e media, regi e pareggiati;

3° nell'aver esteso il beneficio della tariffa anche per i viaggi degli indigenti inviati alle cure termali, di cui alla concessione speciale IV.

Biglietti per viaggi circolari ad itinerario fisso.

Per criteri di uniformità i prezzi della tariffa dei biglietti circolari ad itinerario fisso sono stati conguagliati a quelli della tariffa dei circolari al «Sud delle Alpi»; in conseguenza, anche per i primi viene applicata la tariffa ridotta del 30 % con notevole vantaggio per gli utenti dato anche il congegno della tariffa.

Biglietti di abbonamento.

Abbiamo già accennato nel precedente numero della Rivista alla riduzione del 10 % accordata per tutti sui prezzi dei biglietti di abbonamento per l'intera rete. Sempre in materia di abbonamenti, dobbiamo rilevare un [illegible] vantaggio: per gli abbonamenti ordinari [illegible] l'itinerario comprende uno o più tratti [illegible] quali il servizio sia per tutti i [illegible] effettuato con limitazioni di classi di [illegible] viaggi, sarà proporzionalmente tenuto conto [illegible] prezzo di tali limitazioni.

Tessere d'autorizzazione per l'acquisto dei biglietti a metà prezzo.

Come abbiamo già accennato altra volta, è [illegible] ordata la riduzione del 30 % a favore dei viaggiatori e rappresentanti di commercio. [illegible] ora che a tale scopo gli interessati dovranno comprovare la loro qualità con un certificato del Consiglio ed Ufficio dell'Economia Corporativa.

Tasse accessorie, Prezzi locali, ecc.

In un prospetto allegato al nuovo testo delle «Condizioni e tariffe» sono state raggruppate tutte le indicazioni relative a tasse accessorie: diritti fissi, tessere, tassa di deposito, tassa di sosta, ecc. In altro allegato figurano tutti i prezzi speciali di carattere locale; in altro ancora, le relazioni per le quali si rilasciano biglietti di andata-ritorno festivi o di fine settimana. Riassumendo: al testo vero e proprio delle condizioni e tariffe sono aggiunti molti allegati, in modo da tenere così raccolti in un solo corpo tutti i prezzi, norme e dati che possono interessare il trasporto dei viaggiatori.

Concessioni speciali e regolamento per i trasporti militari.

In relazione alla facoltà accordata all'Amministrazione ferroviaria, nel capo XIX del nuovo testo di C. T., di coordinare, riordinare e mettere in relazione con le disposizioni delle C. T. le Concessioni speciali e il Regolamento dei trasporti è in corso di elaborazione una nuova pubblicazione per tale genere di trasporti, le cui disposizioni andranno in vigore parimenti col 1° gennaio 1935. Nel nuovo volume delle Concessioni speciali saranno comprese anche molte concessioni che ora figuravano a parte, perchè approvate con separati provvedimenti di legge.

Irregolarità lievi.

Si è accennato a nuovi criteri adottati per le irregolarità di carattere lieve. Ecco quanto fra l'altro stabiliscono le nuove norme al riguardo:

Quando le condizioni particolari di tariffa prescrivono l'apposizione sul biglietto della

[illegible] del viaggiat[illegible] questa manchi, l'am-
[illegible]strazione fer[illegible] ha diritto di per-
[illegible] una penalità di lire cinque. Se il viag-
[illegible]ore, munito di biglietto di andata-ritorno
[illegible] manifestazioni pel quale sia prescritto il
[illegible]bro del Comitato è trovato nella corsa di
[illegible] col biglietto mancante del timbro,
[illegible] assoggettato al pagamento della quota
[illegible]ta al Comitato più una sovratassa di
[illegible] cinque: la penalità di lire cinque si ri-
[illegible] anche se la timbratura del Comitato
[illegible] gratuita. Nel caso di biglietto di doppia
[illegible] o di andata-ritorno, pel quale sia pre-
[illegible] il timbro della stazione dalla quale
[illegible] il ritorno, ove manchi il timbro, il
[illegible]giatore è tenuto ugualmente a pagare una
[illegible]alità di lire cinque.

[illegible] dovuta, oltre alla somma a compimento
[illegible] la regolarizzazione, anche una penalità
[illegible] lire venti nei seguenti casi: viaggiatore tro-
[illegible] a viaggiare in classe superiore, viaggiatore
[illegible]vato in treno di categoria superiore, viag-
[illegible]giatore senza documento comprovante il titolo
[illegible] riduzione o con documento scaduto di
[illegible]lità, viaggiatore che oltrepassa la stazione
[illegible] destinazione, ecc.

[illegible] per totale e parziale inutilizzazione del [illegible]glietto.

È stato accennato alla maggiore larghezza [illegible] materia di rimborsi che consente il nuovo [illegible]sto di C. T. Riassumiamo qui le principali [illegible]me.

Se il biglietto non è stato utilizzato per nulla, il rimborso può essere richiesto: *a*) quando la partenza del treno sia ritardata di un'ora od il treno venga soppresso; *b*) quando il viaggiatore non possa partire in seguito ad ordine dell'autorità politica o giudiziaria; *c*) quando non vi sia posto disponibile nella classe per la quale il biglietto è valevole; *d*) *quando il viaggiatore, per fatto suo, non possa utilizzare il biglietto, purchè il rimborso venga chiesto, sotto pena di decadenza, nella stessa giornata dell'acquisto alla stazione che l'ha distribuito.* Nei casi di cui ai comma *a*), *b*) e *c*) il viaggiatore deve far constatare all'amministrazione di essersi presentato al treno e deve chiedere il rimborso nella stessa giornata.

Se il biglietto è stato parzialmente utilizzato, il viaggiatore può domandare il rimborso della differenza fra il prezzo totale pagato e quello dovuto per il percorso effettuato nei seguenti casi: *a*) quando sia impedito di proseguire il viaggio per mancata coincidenza dipendente da ritardo o dalla soppressione del treno, o da interruzioni di servizio e non intenda di valersi dei mezzi che l'Amministrazione gli offra; *b*) quando sia impedito di continuare il viaggio per ordine dell'autorità politica o giudiziaria; *c*) *quando intervengano cause di malattia od altre di analoga ed imperiosa natura che impediscano la prosecuzione del viaggio, purchè la mancata prosecuzione sia fatta constatare all'Amministrazione, sotto pena di decadenza, all'atto dell'interruzione, e la causa dell'impedimento sia dimostrata con documenti validi.*

Viene dedotto, nel caso previsto al comma *d*) per il rimborso totale, e nel caso previsto al

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]llmente il sistema tariffario e la [s]truttura delle singole tariffe per il trasporto viaggiatori non sono cambiati, anche con le [illegible]. Tuttavia si è provv[eduto] ad un riordino e raggruppamento delle tariffe stesse, contraddistinguendole con numeri e denominazioni speciali, come appresso:

Tariffa N. 1: ordinaria, differenziale per viaggi di corsa semplice: costituisce la base del sistema tariffario.

Tariffa N. 2: ridotta del 20 %, differenziale: serve per i biglietti di andata-ritorno ordinari.

Tariffa N. 3: ridotta del 30 %, differenziale: serve per molti tipi di trasporti (comitive, concessioni speciali, ecc.).

Tariffa N. 4: ridotta del 40 %, differenziale: serve per i trasporti di comitive ordinarie da 51 a 100 persone e si applica talvolta per concessioni di carattere eccezionale.

Tariffa N. 5: ridotta del 50 %, differenziale: ha larga applicazione per molti tipi di concessioni ordinarie ed eccezionali per il trasporto dei ragazzi dai 4 ai 10 anni, per le comitive da 101 persone in su, per i viaggi individuali di fine settimana, per gli andata-ritorno a fiere e mercati, ecc.

Tariffa N. 6: ridotta del 60 %, differenziale: si applica talvolta per concessioni di carattere eccezionale, per treni turistici, ecc.

Tariffa N. 7: ridotta del 70 %, differenziale: ha larga applicazione per i trasporti militari, per molte concessioni ordinarie ed eccezionali, ecc.

Tariffa N. 8: ridotta dell'80 %, differenziale: si applica per i trasporti con treni popolari.

Tariffa N. 9: ordinaria *vicinale*, con riduz. media del 10 % circa, a base costante per viaggi di corsa semplice fino a 400 km. con treni accelerati, omnibus e misti: ha assunto la denominazione di «tariffa vicinale» servendo appunto per tale genere di traffico (la vecchia tariffa vicinale esistente prima della guerra si applicava solo fino a 150 km.).

[illegible] poi dal N. 10 al N. 21 le tariffe [illegible] [st]raordinari, per carrozze salone e [illegible] per carrozze salone dei privati; per [illegible] [tras]portati nei vagoni; per abbonamenti [ord]inari, per abbonamenti speciali; per [illegible] di abbonamento settimanali e festivi per [illegible], artigiani, operai, braccianti e [illegible]ti; per biglietti di libera circolazione [illegible] di autorizzazione per l'acquisto di [illegible] metà prezzo; per biglietti di corsa [se]mplice e di andata-ritorno (tariffe da 19 a 21) [su] determinate linee.

Innovazioni per il trasporto a bagaglio.

E' stato definitivamente stabilito che fra le merci che l'Amministrazione ferroviaria [può] ammettere al trasporto come bagaglio sono da comprendersi: le macchine da scrivere e le macchine calcolatrici, i libri, il materiale pubblicitario dei cinematografi, i pezzi di ricambio e i pneumatici e copertoni per motocicli e velocipedi, le slitte e i sulchi (sedioli con ruote per le corse al trotto) purchè questi ultimi siano spediti con i cavalli da corsa e caricati sui medesimi carri, i fonografi e gli apparecchi radiofonici, gli accumulatori per automobili e radiofonia. Tengasi peraltro presente che con le facoltà già accordate ai capistazione, oggi qualunque merce (eccezione fatta delle nocive e delle pericolose) può essere ammessa al trasporto come bagaglio, purchè compresa entro certi limiti per numero di colli, peso e volume, limiti cui non si può derogare per non intralciare la regolarità di marcia dei treni viaggiatori.

In materia di prezzi le classi sono ora ridotte a due: classe I per la cose di uso personale e per i campionari spediti a seguito del viaggiatore; e classe II per tutte le altre cose spedite a bagaglio. Il trasporto delle biciclette non imballate, dei cani, gatti e scimmie è computato in base a 20 kg. della classe I; quello delle motociclette senza carrozzino, in base a 60 kg; quello delle motociclette con carrozzino, in base ad 80 kg. I trasporti di bagagli delle compagnie teatrali fruenti della concessione speciale IX sono computati con la riduzione del 40 % sulla classe I.

Tengasi presente che i prezzi della classe II sono il doppio di quelli della classe I e che nel complesso, in confronto della situazione preesistente prima della riforma, i prezzi delle tariffe bagagli sono stati ridotti di circa il 17 % per le brevi e medie distanze, e del 19 % per le lunghe distanze. E' stata ridotta a L. 2 la tassa minima per il trasporto dei cani.

...della presentazione del ...etto per spedire il bagaglio è di massima ...tempo soppresso, meno che per alcune ri...zioni, per alcuni traffici internazionali e ...alcune categorie di cose. Con la riforma è ...to soppresso anche per la spedizione delle ...iclette, delle motociclette, degli strumenti ...sicali, degli attrezzi professionali, dei cani, ...tti e scimmie.

Nell'eventualità di spedizioni ritirate du...te il viaggio, è ammesso il rimborso della ...uota di prezzo riferentesi al percorso non ...ffettuato.

Dopodichè si può ben dire che oggi la legi...slazione in materia di trasporto di bagagli è ...a più liberale e la più corrente d'Europa.

Oltre un milione di gitanti hanno usufruito dei «treni popolari» nell'anno XII.

Nei mesi dal giugno al settembre scorso 1 046.144 viaggiatori hanno partecipato alle gite popolari, per le quali furono effettuate 1187 coppie di treni straordinari ed utilizzate 352 coppie di treni ordinari. Nello stesso periodo dell'AnnoXI parteciparono alle gite popolari 870.528 viaggiatori, per le quali furono effettuate 1064 coppie di treni straordinari ed utilizzate 245 coppie di treni ordinari.

Nel confronto, risulta quindi che nell'anno XII furono trasportati 175.616 viaggiatori in più dell'anno precedente. Tale aumento si ebbe nonostante le numerose riduzioni del 70 per cento per lunghi periodi e per vari centri e nonostante le forti riduzioni del 50 e 70 per cento concesse per le escursioni festive, delle quali nello stesso intervallo di tempo usufruirono 1 268.797 viaggiatori.

Per avere un'idea del crescente sviluppo dei treni popolari riportiamo lo specchietto dell'attività degli anni precedenti a cominciare dal 1931, data inaugurale.

Anno	Treni	Viaggiatori
1931	415	459 887
1932	948	833 943
1933	1 048	864 297
1934	1 439	1 046 144

Accanto a questi dati statistici la stagione dei treni popolari dell'anno XII merita un particolare rilievo per quelle che sono state le iniziative, prese da parte dei Comitati turistici provinciali ed enti locali, a favore dei gitanti domenicali. Mentre nelle provincie ove, fin dagli scorsi anni, questa particolare forma di assistenza turistica aveva trovato larghe applicazioni, nel corrente anno si è ancora maggiormente perfezionata, abbiamo potuto osservare come in molte altre provincie le stesse iniziative hanno potuto per la prima volta prendere larga consistenza. Così dicasi per la istituzione di un Ufficio predisposto per il ricevimento degli ospiti alla stazione d'arrivo, per la distribuzione tempestiva di guidine volanti, per l'organizzazione di itinerari ed escursioni

con economici e buoni mezzi di trasporto, sia infine per la segnalazione e il controllo negli alberghi, ristoranti e trattorie offerenti migliori condizioni.

È questa un'organizzazione di grandissimo interesse, verso la quale il Commissariato per il Turismo ebbe a rivolgere le sue cure più attente, perchè essa rispondeva pienamente ai principi organizzativi del Regime.

Vetture internazionali polacche.

La Direzione delle Ferrovie Statali Polacche, come già quella delle Ferrovie del Reich, ha deciso di allargare l'uso delle vetture composte di scompartimenti di prima, seconda e terza classe nei vari diretti che assicurano i collegamenti a lunga distanza. Tali vetture, costruite intieramente negli stabilimenti polacchi, sono modernissime e dotate di particolari miglioramenti tecnici; esse sono state adoperate con ottimi risultati nelle comunicazioni internazionali. Anche le vetture dirette a Roma da Varsavia, fornite dalla Direzione polacca, appartengono al tipo delle vetture uniche per le tre classi.

STRADE

La strada del Gambarogno nel Canton Ticino.

Il Gran Consiglio Ticinese ha approvato il progetto di strada nella regione locarnese del Gambarogno, sulla riva sinistra del Lago Maggiore. La nuova strada è destinata a congiungere il Ticino con Varese e Milano, le regioni dell'Italia settentrionale con i valichi del Gottardo, del Lucomagno, del San Bernardino, del Ceneri; a completare, in una parola, la cintura automobilistica del lago. L'interesse per questa nuova via di comunicazione è rilevante, soprattutto per i comuni ticinesi di Bellinzona, Muralto, Locarno, Ascona e Brissago. La nuova strada prenderà origine a Quartino, frazione di Magadino. Per la sede stradale è prevista la larghezza di 7 metri, la pendenza del 3%, ed un raggio minimo delle curve di 150 metri; in genere però queste ultime avranno un raggio più ampio.

Lavori per il ponte che congiungerà Grado alla terraferma.

Sono stati iniziati i lavori per la costruzione del grande ponte di cemento armato che congiungerà l'isola di Grado alla terraferma: opera importante sia per arditezza (in quanto il ponte si librerà a cavallo del profondo canale navigabile, largo oltre duecento metri), sia per la spesa che, a costruzione ultimata, si aggirerà sui due milioni di lire. Il ponte è stato progettato a cinque arcate, con la parte centrale girevole interamente metallica.

Sono stati pure iniziati i lavori per una banchina lungo il canale Schiusa.

Il più gran ponte mobile dell'Europa continentale.

E' stato inaugurato ad Amburgo un ponte per unire l'isola di Kattwyk-Höhe Schaer, che sorge in mezzo all'estuario dell'Elba, alla zona del porto franco. Su di esso passano le vie per il traffico cittadino e i binari dei treni; e poichè può esser sollevato per tutta la sua lunghezza, non è di alcun impedimento al passaggio delle navi.

Quindici milioni di ciclisti avranno una propria rete stradale in Germania.

Nel mentre dà tutto il proprio appoggio alla costruzione di grandi autostrade nazionali, il nuovo Governo tedesco ha divisato di creare una rete di vie minori da riservarsi esclusivamente a tutti coloro che usano la bicicletta. In Germania costoro formano un esercito di 15 milioni di persone; vale a dire che di ogni 4 tedeschi uno è un pedalatore. La bicicletta è soprattutto diffusa fra le classi lavoratrici. Un'inchiesta della Federazione delle colonie operaie informa, per esempio, che nel bacino carbonifero della Ruhr si servono di questo veicolo il 47 % della popolazione cittadina e il 46 % di quella del circondario. Cifre consimili risultano pure nel territorio di Amburgo. Ad Erfurt il 60 % degli operai occupati in quelle grandi fabbriche si reca al lavoro usando la bicicletta.

Con questa decisione il Governo spera fondatamente di eliminare una delle maggiori cause di infortuni stradali. Basti riflettere che in Germania circa 100.000 investimenti hanno avuto per causa più o meno immediata la presenza di un ciclista sulla sede stradale.

NAVIGAZIONE

La Marina italiana nel Levante.

« Dal [illegible] al 1912, 849 navi francesi stazzanti [illegible] tonnellate frequentano i porti bulgari del Mar Nero; ciò che significa una media annuale di 65 vapori stazzanti circa 85.000 tonnellate, pari all'8 % del tonnellaggio estero in quei porti ».

« Durante il medesimo periodo — scrive un addetto commerciale francese — 13 vapori italiani entrano in media ogni anno, con la stazza di circa 18.000 tonn., pari all'1,4 % del tonnellaggio totale.

« Nel 1919 — continua la relazione — le navi che subito dopo la guerra, prime si presentano nei porti bulgari, sono italiane. Il movimento è appena iniziato. Le navi italiane che entrano, stazzano 15.369 tonn. Poche: ma quelle francesi rappresentano solo... 4446 tonnellate. Nell'anno seguente il tonnellaggio francese aumenta e raggiunge le 63.445 tonnellate: ma quello italiano è già salito alle 220.907

« La bandiera francese raggiunge il suo massimo nel 1924 con 200.000 tonn. poi ridiscende rapidamente alle 70.000 tonn.

« Il tonnellaggio italiano, che prima delle guerre balcaniche e di quella mondiale raggiungeva qui appena il 3 % di quello estero, rappresenta attualmente oltre la metà del tonnellaggio globale, e cioè il 57 % ».

Il rapporto conclude testualmente: « ... in questi porti la bandiera italiana risiede in permanenza, ed anche le merci francesi destinate in Bulgaria arrivano oggi nei porti bulgari su navi italiane ».

Sempre a proposito della Marina italiana in Oriente si occupa *Trasporti e Lavori Pubblici*, rammentando che se già nell'immediato dopoguerra (e cioè dal 1919 al 1921, quando il Lloyd Triestino aveva ripristinato le sue antiche linee) la Marina mercantile italiana deteneva il primato estero nel Mar Nero, essa ha poi conquistato nel 1931 anche quello dei Dardanelli, che — nota la Rivista — « è tutt'altra cosa, perchè in esso sono comprese anche le navi che fanno scalo terminale nel porto di Istanbul », oltre a quelle che proseguono invece nel Mar Nero.

Nel 1933 transitarono nel Bosforo 7331 vapori per complessive tonnellate 17.445.427; di essi 1547, per tonnellate 4.160.918, erano appartenenti all'Italia.

La Rivista segnala infine che nel 1933 la nostra Marina, ha continuato a primeggiare anche nel movimento dei porti della Grecia, dove entrarono 5068 navi estere per tonn. 8.822.635; di queste 2256 erano italiane per un tonnellaggio di 4.559.967. Nella statistica seguono, a grande distanza, l'Inghilterra (565 navi, 901.096 tonn.), la Francia (347 navi, 558.703 tonn.); la Jugoslavia (496 navi, 461.580 tonn.); la Turchia (128 navi, 388.238 tonn.) la Germania (252 navi, 321.663 tonn.).

SPORT

La rivista degli atleti.

Lo sport ha avuto la sua manifestazione più completa e più suggestiva [illegible] dell'Anno XII, quando atleti e dirigenti hanno sfilato dinnanzi al Duce. La cerimonia era attesa perchè il Capo aveva da tempo lasciato comprendere quanto egli apprezzasse e incoraggiasse ogni iniziativa sportiva, come fosse il più convinto sostenitore dell'opportunità che la gioventù si addestrasse nelle palestre e negli Stadi a quelle competizioni agonistiche che, dopo aver temprato i muscoli e formate le energie servono a rendere salde volontà e cuore per le battaglie della vita.

L'avviamento dei giovani aila cultura fisica fin dal momento in cui vestono la divisa di Balilla, il perfezionamento attraverso le formazioni degli Avanguardisti, dei Giovani Fascisti, e dei G.U.F. rivelano lo scopo del Regime di provvedere al miglioramento della razza, prima ancora che alla maggior efficienza sportiva. Infatti alla pratica dello sport sono indirizzati soltanto i giovani che ne sentono l'ispirazione e sono fisicamente preparati per sottoporsi all'allenamento che ogni singolo sport richiede.

La solenne rivista ha servito a mettere in valore di fronte a tutto il mondo tanti campioni della nuova generazione, ha consentito di ammirare come sotto la guida del C.O.N.I., finalmente così autorevolmente diretto, le falangi dello sport progrediscano e si avviino con sicura coscienza e con metodica e illuminata preparazione a competere su ogni campo del mondo in tutte le specialità sportive con fondate speranze di successo o almeno di onorevole affermazione. Tutto oggi è in marcia nel nostro Paese ed anche lo sport, nell'era propizia, non conosce più limiti alla propria evoluzione e al proprio progresso. Quando i 15.000 atleti hanno compiuto la loro sfilata e, sciolte le belle formazioni, sono rientrati nelle loro sedi, dalle quali erano con tanto giustificato orgoglio partiti, il Duce ha espresso il proprio compiacimento. In quel momento tutti i pionieri che avevano dato per lunghi anni intelligenza ed amore allo sviluppo dello sport sentirono finalmente appagata quella che era stata l'aspirazione e la fede della loro vita.

Automobilismo.

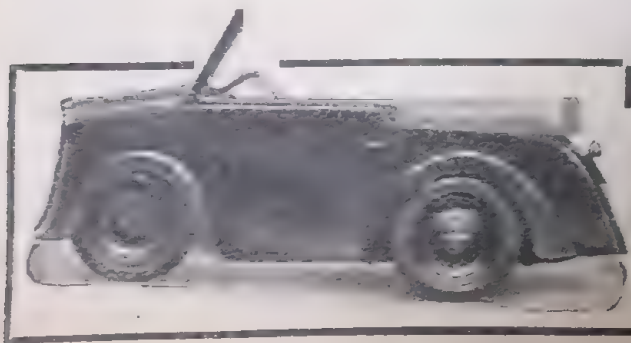
Al *Circuito Masaryck* sono intervenuti i migliori corridori e le migliori macchine. Ma [illegible] in quest'occasione l'industria tedesca ha preceduto quella italiana, come era avvenuto nelle ultime corse dell'estate. La superiorità delle nuove macchine si è riconfermata. Nella classe oltre i 1500 cmc. la vittoria [illegible] ad Hans Stuck (Auto Union) che compì i 495 km. del percorso in 3 ore 57' 27'' 9/10 alla media di 127,440 (che rappresenta il *record* per il Circuito di Brno). Fu secondo Fagioli su Mercedes e terzo Nuvolari su Maserati, la macchina che aveva avuto il primo collaudo pubblico a Monza nel Gran Premio d'Italia e che in Cecoslovacchia si dimostrò già assai più a punto. Fu notevole la prova del biellese Giuseppe Farina nella gara riservata alle vetture fino a 1500. La Maserati vinse nettamente battendo il *record* a 109,800 all'ora, avendo coperto i 437 km. in 3, 58' 49''.

Nello stesso giorno la *corsa in salita Montreux-Caux*, valevole per il Campionato svizzero fu vinta da Stuber su Alfa Romeo, che precedette Balestrero pure su Alfa Romeo per la categoria da 3000 a 5000, da Pietsch su Alfa Romeo per la classe oltre 2000 (che stabilì il miglior tempo della giornata) e da Luigi Castelbarco su Maserati per la classe fino a 1500.

Nella *Lecco-Maggio* suddivisa in diverse categorie si vide la seguente classifica assoluta: 1° Luigi Premoli (B. M. P. 3000) alla media di 86,550; 2° Cornaggia Medici (Alfa Romeo 2300); 3° Stuzca (Lancia).

Sulla classica salita di 14 km. da *Vermicino* a *Rocca di Papa* il miglior tempo fu stabilito da Pietro Taruffi che, alla guida dell'Alfa Romeo compì il percorso in 8' 3'' 1/5 alla media oraria di 107,284, battendo il *record* della prova che apparteneva fino dal 1930 a Fagioli su Maserati in 8' 28'' 1/5. La classe fino a 1100 fu vinta da Cecchini su M. G. e quella fino a 2000 da Rocco su Maserati.

Per la prima volta quest'anno si svolse il *Circuito di Modena*. Tazio Nuvolari potè segnare un brillante successo alla guida della Maserati, coprendo i 128 km. in 1 ora 10' 54'' alla media di 108,321, con un vantaggio di oltre un minuto su Varzi. Nella classe fino a 1100 la vittoria toccò alla M. G. di Cecchini che stabilì la media di km. 95,598.

Otto giorni più tardi Nuvolari, sempre con la Maserati, riconfermava l'eccellenza del suo mezzo meccanico vincendo la *Coppa Prin-*

... Piemonte a Napoli per pochi secondi ... Nuvolari compiva i 200 km. in 2. ... 25 a 91 km. 837 di media.

Nel Gran Premio di Algeri disputatosi il 28 ottobre fu terzo Soffietti su Maserati.

Motociclismo.

Lo sport motociclistico aveva lamentato un periodo di disorientamento che si ha motivo di ritenere superato dal momento che i nuovi dirigenti del R. M. C. I. si sono messi da qualche mese al lavoro. Le deliberazioni e i progetti riguardanti il futuro dimostrano propositi seri, a cominciare da quello che rivela il perfetto accordo con l'industria, senza la quale ben difficilmente prove di importanza possono aver successo. Infatti si assicura che all'industria verrà lasciata la maggior libertà per tutto quello che concerne la partecipazione o meno a gare italiane ed estere. Naturalmente, più l'industria effettuerà attività agonistica e più i dirigenti saranno soddisfatti. Ad una sola gara internazionale il R. M. C. I. parteciperà in forma ufficiale, e cioè alla *Sei giorni*. Le altre gare non riguardano l'Ente se non nella sua veste di disciplinatore dell'attività motociclistica italiana in campo nazionale ed estero.

Le prove di *Campionato* furono ridotte da otto a cinque. Fino a questo momento non si può dire quali saranno, e solo se ne avrà notizia ufficiale alla fine di questo mese o ai primi di gennaio. Si ritiene però che la prima prova di Campionato possa aver luogo a marzo con il Gran Premio di Tripoli. Altre due prove saranno quasi certamente assegnate al Circuito del Lario e al Circuito di Montenero a Livorno. Per le due rimanenti non vi è stata alcuna indicazione. Vi è da considerare il Trofeo della Velocità, ma i dirigenti del R. M. C. I. ritengono di poter ottenere il successo tecnico di questa gara, anche senza conferirle il valore di prova di Campionato.

Al *Campionato di seconda categoria* si è voluto dare una struttura il più possibile adeguata all'effettiva diffusione dello sport motociclistico nelle varie zone d'Italia. Le eliminatorie si svolgeranno su cinque prove nel primo gruppo (Piemonte-Lombardia-Liguria), su tre prove nel secondo (Tre Venezie ed Emilia), nel terzo (Toscana, Marche, Lazio, Umbria), e nel quarto (Campania, Puglia, Lucania, Calabria), su due nel quinto (Sicilia) e su una sola nel sesto (Sardegna). Il più importante è però tener presente che, sulla base delle classifiche di eliminatoria, saranno ammessi a partecipare alla finale nazionale tanti concorrenti quante sono le prove dei vari gruppi. Per spiegarci meglio si avranno, per ogni classe, cinque finalisti nel primo gruppo, tre nel secondo, terzo e quarto, due nel quinto ed uno nel sesto, con un totale di diciassette finalisti per ogni classe. Questo schema di Campionato per la seconda categoria non è definitivo. I risultati della entrante stagione serviranno di base per il futuro.

Il R. M. C. I. ha abolito la classe delle motociclette da 175 cmc., perchè con il nuovo orientamento dei costruttori di macchine di piccola cilindrata verso il tipo 250 si sarebbe potuto verificare il caso di vedere nel 1935 disertata la minore categoria. Il presidente del R. M. C. I. ha ritenuto più opportuno prendere una decisione radicale e mettersi chiaramente sulla falsariga internazionale, anche perchè, così facendo, l'attività interna dell'industria italiana non sarà mai in contrasto tecnico con quella eventuale estera: cosa, questa, che talvolta ha posto un freno alla partecipazione italiana alle maggiori manifestazioni motociclistiche d'Europa. Questo principio ha ugualmente ispirato l'Ente nei riguardi dell'atteggiamento italiano di fronte alla formula del carburante. I rappresentanti del R. M. C. I., mentre questa Rivista si stampa, stanno battendosi a Londra nel Congresso della F. I. C. M. per ottenere la libertà di formula, che è nei voti degli sportivi puri: ma appunto per questo gli ostacoli saranno molti. Qualunque sia l'esito, l'Italia adotterà la formula approvata dai congressisti di Londra. Così i nostri costruttori non dovranno, per ottenere il massimo rendimento dei loro

Ciclismo.

Anche in ottobre l'attività ciclistica delle corse su strada non ha avuto una pausa in tutta la Penisola e mentre una volta il Giro di Lombardia (che era stato creato nel 1905 con funzione di criterium autunnale) chiudeva definitivamente e in stagione più avanzata la stagione delle corse, oggi anch'esso è sommerso dalle manifestazioni che si protraggono anche in questo mese, così che si può dire che le corse su strada abbiano soltanto poco più di un mese di sosta nel pieno dell'inverno, perchè in talune regioni alla fine del prossimo mese riprenderanno le competizioni del [illegible].

Dopo il *Giro del Veneto*, ultima corsa valevole pel Campionato Italiano al quale Guerra non partecipò e Canazza vinse in volata battendo Di Paco, Rimoldi, Andretta, Rogora, Masarati, Martano ed altri, la classifica del Campionato risultò la seguente: 1º Guerra p. 19; 2º a pari merito Cipriani e Canazza p. 6; 4º Bergamaschi p. 9 ½; 5º Rimoldi; 6º a pari merito Olmo e Martano p. 8; 8º Bovet Alfredo p. 6; 9º a pari merito Vignoli e Guarducci p. 5 ½; 11º Camusso e Mealli p. 5; 13º a pari merito Cazzulani, Gotti, Soffietti, Piemontesi p. 4 ½; 17º Fraccaroli e Sella p. 4.

A *Sanremo* Augusto Como vinse il Gr. Pr. [illegible] di km. 160. Walter Generati vinse nel *Giro delle 2 Provincie* a Ravenna. Il *Giro delle Alpi Apuane* a Massa fu appannaggio del regolare Mario Cipriani e la *Coppa Gut*[illegible] a Schio fu vinta da Attilio Morbiatto.

Due corse importanti si svolsero otto giorni prima del Giro di Lombardia e cioè la *Corsa Tre Valli Varesine* km. 135,700 vinta in volata da Severino Canavesi, contro Masarati, Barral e Grassi Clemente che si batterono in volata e il più severo *Giro di Romagna* km. 266. Undici corridori non riuscirono a staccarsi sul percorso, così che la decisione fu rimandata alla volata finale, nella quale prevalse Aldo Canazza su Sella, Fraccaroli, Cipriani, Giacobbe, Bassini, Scorticati, Vignoli, Rossi, Balli e Giuntelli. La *Coppa Città di Sestri Levante*, disputatasi nello stesso giorno, fu vinta dallo spezzino Gerini, e Luigi Vallotti vinse a Milano il *Piccolo Giro di Lombardia*, riservato alle classi inferiori.

Il trentesimo *Giro di Lombardia* ebbe una folta massa di partenti, ma non riuscì una corsa interessante. Come ai tempi di Girardengo bastava la presenza di lui per togliere agli avversari ogni velleità di affermazione, così oggi quando Guerra è in corsa gli altri sono come soggiogati da lui. Malgrado sia noto che Guerra ha molti migliori di lui in salita, nessuno trovò l'energia di approfittare del suo distacco nei dislivelli nella prima metà della corsa per tentare il colpo o per rendergli meno facile la ripresa. Avvenne così che alla salita di Brinzio quelli che non erano al suo servizio si limitarono a seguirlo nell'andatura, contando soltanto su un eventuale incidente. Così il gruppo giunse numeroso all'Arena di Milano e Piemontesi, il miglior luogotenente del mantovano, condusse fino al momento in cui Guerra dalla seconda posizione venne a superarlo per vincere nettamente su Cipriani, Piemontesi, Rimoldi, Vietto, Camusso, Scorticati, Canavesi, Cazzulani, Molinar, ecc. I 245 km. del percorso furono compiuti in 7, 34' alla media di 32 km. 378.

In occasione dell'Annuale della Rivoluzione si svolse in due tappe da Rimini a Foligno e da Foligno a Roma il *G. Pr. dei Cesari*. A Foligno prevalse in un lotto di cinquanta corridori Mario Cipriani che percorse a 34 km. 725 di media i 178 km. A Roma per la seconda tappa di km. 153 il gruppo non fu meno denso di quello giunto a Foligno e fu primo Alberto Ghilardi in 4, 26' 07" a 34 km. 608 di media. La classifica delle due tappe vide primi a pari merito Cipriani e Ghilardi, davanti a Fraccaroli, Taddei, Mealli, ecc.

Nello stesso giorno si svolse a Nizza il *Trofeo Colimet* su 238 km. di percorso misto. Contro le generali previsioni (perchè si riteneva che gli specialisti italiani e francesi della salita dovessero avere le migliori probabilità) la vittoria fu strappata da Michele Mara che battè sul traguardo Gianello. Questi fu

il solo che negli ultimi faticosi chilometri riuscì a non farsi distaccare dal generoso atleta di Busto Arsizio.

Atletismo.

Un *incontro Italia-Austria* ebbe luogo a Napoli e si chiuse con 76 punti in favore dell'Italia contro 56. I nostri atleti vinsero queste gare: 110 con ostacoli: 1° Caldana in 15 [illegible]; m. 100 piani: 1° Toetti in 11"; m. 400: 1° Tavernari in 49" 6/10; m. 800: 1° Lanzi in 1,53" 5/10; salto con l'asta: 1° Innocenti m. 3,[illegible]; salto in lungo: 1° Maffei m. 7; m. 400 ostacoli: 1° Facelli in 54" 5/10; m. 5000: 1° Bartolini in 15' 19" 8/10; salto in alto: 1° Tommasi m. 1,85; Giavellotto: 1° Testa m. 57,03. Staffetta olimpionica: 1° Italia (Tavernari, Zontini, Toetti, Lanzi) in 3' 36" 8/10. Gli austriaci vinsero invece il getto del peso con Confal (m. 13,43) e il lancio del disco con Janausch (m. 46,055).

Nella *Maratona di Parigi*, alla quale parteciparono atleti di Francia, di Italia, di Finlandia, di Germania, del Belgio e della Svizzera, l'italiano Balbusso dopo aver tenuto per molti chilometri il comando dovette cedere all'offensiva del belga Meskens che vinse in 2 ore 39' 59" 3/5. Balbusso fu secondo a poco più di tre minuti, precedendo di un minuto e mezzo il finlandese Suoknutti. Saccani terminava sesto a dieci minuti dal vincitore.

Nel mese di ottobre a *Roma* atleti italiani batterono alcuni *records*. Il marciatore Pretti coprì le 20 miglia di marcia in 2 ore 47'37"6/10, superando il *record* italiano detenuto da Pavesi fin dal 1923 (2, 51'05"4/5). Michele Fanelli stabilì il nuovo *record* delle 25 miglia di corsa (km. 40,233) coprendo la distanza in 2, 26'10"8/10, superando quello dell'inglese H. Green che resisteva dal 1913 (2, 29'29"4/10). Nella stessa occasione Fanelli stabiliva il *record* italiano delle 20 miglia (32 km. 1864) in 1,55'31"6/10, mentre Saccani batteva il *record* italiano delle 15 miglia con il tempo di 1,25'25" togliendo il primato a Cenghini (1, 27'25"1/5). A Napoli crollava un *record* femminile, quello nazionale di pentatlon per merito di Trebizonda Valba con punti 247 cha apparteneva a Borsani con p. 223.

Nel corso della *crociera goliardica* effettuata dai nostri studenti negli Stati Uniti si disputarono alcuni incontri atletici con universitari americani. Dapprima a Boston, Beccali vinse i 1500 m. in 4' 02", Cerati fu primo nei 3000 m. in 8' 32" 4/10 (*record italiano*), Oberweser lanciò il disco a m. 43,25 e la staffetta 4 × 100 fu appannaggio dell'Italia. Assai più importante fu la riunione goliardica Italia-America di Nuova-York in occasione del Columbus Day. Gli studenti italiani vinsero le seguenti gare: m. 400: 1° Rabaglino in 51'5/10; m. 1500: Beccali in 4' 02"; m. 110 ostacoli: Personi in 16"; lancio del disco: 1° Mignani m. 44,30; staffetta olimpionica: 1° Italia (Rabaglino, Di Bias, Gonelli, Beccali) in 3' 35"5/10; m. 400 ostacoli: 1° Ridi in 59". Gli studenti americani vinsero i m. 100 piani, il salto in alto, il lancio del peso, il salto in lungo, i 3000 m. piani, gli 800 m. piani e la staffetta 4 × 100. La crociera servì soprattutto a rinsaldare vincoli di cameratismo fra i goliardi delle due Nazioni e a dimostrare i progressi sportivi raggiunti dagli atleti fascisti.

Calcio.

Per la preparazione dell'incontro *Italia-Inghilterra* fissato per il 14 dello scorso mese, quando questo numero della Rivista era già in macchina e nello stesso tempo per consentire ai giocatori di sfilare davanti al Duce in Roma il 28 ottobre dell'Anno XII, il Campionato subì qualche giornata di sosta. Al 21 ottobre si era disputata soltanto la quarta giornata e si può dire che l'attività piena non sarà ripresa che la domenica successiva alla grande competizione internazionale. Le classifiche alla quarta giornata erano le seguenti: Divisione Nazionale A: Fiorentina e Juventus p. 7; Ambrosiana e Lazio p. 6; Torino p. 5; Roma, Milan e Livorno p. 4; Bologna, Alessandria, Napoli, Palermo, Sampierdarenese e Brescia p. 3; Triestina p. 2 e Pro Vercelli p. 1. – Divisione Nazionale B. Girone A: Viareggio p. 7; Vigevanesi, Genova e Pisa p. 6; Lucchese e Messina p. 5; Spezia, Cagliari, Novara e Casale p. 4; Dertona e Catania p. 3; Legnano, Pro Patria e Seregno p. 2; Pavia p. 1. Girone B: Modena p. 8; Atalanta e Cremonese p. 6; Catanzaro e Verona p. 5; Padova, Spal, Aquila, Comense e Vicenza p. 4; Pistoiese, Bari, Perugia e Venezia p. 3; Foggia p. 2; Grion p. 0.

Pugilato.

A Losanna, in una riunione pugilistica, si sono incontrati l'italiano Zanati e il campione elvetico Baumgartner; il combattimento si è chiuso con un verdetto di parità. Mentre si stampa questo fascicolo, Carnera incontrerà a Buenos Aires, lo spagnuolo Paolino. Secondo le sue dichiarazioni, Carnera è preparatissimo.

TRA I LIBRI

CARMELO COLAMO[illegible] – *Corso di geografia generale ed eco[illegible] con nozioni di mineralogia e di ge[illegible]* ad uso degli Istituti Tecnici Superiori. – Vol. I, *Mineralogia, geologia, geografia [illegible]matica, fisica, biologica e antropica*, 35[illegible] pag., 330 figure e 40 tavole, L. 18. – Vol. II, *Italia*, 224 pag., 125 figure e 28 tavole, L. [illegible] – Vol. III, *Europa*, 188 pag., 123 figure e [illegible] tavole, L. 12. – Vol. IV, *I Paesi extra[illegible]*, 206 pag., 169 figure e 32 tavole, L. [illegible] – Casa Ed. Dott. Francesco Vallardi, Milano, 1934-XII.

Si ode non di rado ripetere che la geografia è tuttora lungi dall'essere coltivata nelle scuole del nostro Paese come dovrebbe; e ciò è vero tanto più per chi, come il Touring, è da gran tempo profondamente conscio dei grandi vantaggi che verrebbero alla Nazione da una più diffusa e precisa conoscenza delle reali condizioni fisiche ed economiche degli Stati del mondo. E' però doveroso e confortante riconoscere che la cultura geografica, non meno delle altre forme della cultura, ha notevolmente progredito negli ultimi anni. Ne sono testimoni, fra l'altro, alcuni ottimi libri di testo, chiari, esaurienti, aggiornati, opere dei nostri migliori studiosi in questo campo. Fra di essi, questo del Prof. Colamonico, Direttore dell'Istituto Geografico della R. Università di Napoli, può essere additato come uno dei più riusciti per chiarezza e metodica semplicità, per sicurezza di dottrina e freschezza di dati, e per la singolare ricchezza di illustrazioni, schizzi e fotoincisioni, ottimamente scelte queste ultime e stampate su carta patinata intercalata nel testo.

Le linee direttive dell'opera sono sintetizzate dall'A. nella prefazione: «questo Corso mira a facilitare nel massimo grado l'opera dell'insegnante e ad appassionare gli alunni allo studio di una disciplina che li rende consapevoli delle intime ragioni dei fatti politici, coloniali ed economici che agitano il mondo attuale. Anche per questo spiccato rilievo assumono nei vari volumi del Corso le notizie che interessano l'Italia: tutte le volte che è stato possibile, si è cercato di pervenire alla piena conoscenza dei fenomeni naturali ed antropici sul globo attraverso l'esame delle influenze che tali fenomeni esercitano nel nostro Paese, si è cercato di guardare le condizioni della vita umana negli altri Stati con occhio e con sentimento di italiano, si sono messi in particolare evidenza i rapporti economici che legano l'Italia a vari paesi della Terra. Solo così, peraltro, noi riusciamo a darci esattamente conto del posto che l'Italia è riuscita oggi a conquistarsi nel mondo e ad apprezzare l'impulso che essa ha saputo imprimere in quest'ultimo decennio a tutte le branche della sua attività produttrice».

Gen. CARLO MONTÙ. – *Storia dell'Artiglieria Italiana.* – Prefaz. di S. E. BENITO MUSSOLINI. – Parte I, Vol. I. – Pag. 944, illustr.; rileg. t. tela. Edita a cura della «Rivista d'Artiglieria e Genio», Roma (Via S. Marco, 8), 1934-XII: L. 30. – Prezzo complessivo dell'opera, composta di tre parti suddivise in cinque volumi: L. 150.

«E' un'opera — scrive il Duce nella lapidaria prefazione — di un interesse eccezionale, dato lo sviluppo e l'importanza decisiva che nelle battaglie moderne ha assunto l'impiego dell'Arma di Artiglieria». Non mancavano pregevoli pubblicazioni italiane del genere — basti ricordare quelle del Clavarino e del Bravetta — ma non si aveva ancora una trattazione organica e completa che richiamasse l'attenzione del gran pubblico sullo sviluppo delle nostre bocche da fuoco e sulle gesta dei nostri artiglieri dalle origini sino ad oggi. L'idea di questa grande pubblicazione nacque undici anni or sono nella mente di alcuni ufficiali di Artiglieria in Congedo, concordi nel proposito di celebrare degnamente le glorie dell'Arma

e incoraggiati dall'eroico Condottiero della III Armata, S. A. R. il Duca d'Aosta, ad adottare questa feconda e non peritura forma di celebrazione. L'opera, di cui si è pubblicato ora il primo volume può dirsi invero il più degno monumento all'Arma « dotta » di cui gli Italiani possono ora farsi una più precisa conoscenza. Il carattere dell'opera del Montù è tale infatti — riportiamo ancora le parole del Duce — « da invogliare anche il pubblico dei profani a leggerla. Gli ufficiali d'Artiglieria vi troveranno raccolta ampia messe di dati, fatti, dottrine che segnano nei secoli lo sviluppo dell'Arma possente, il grosso del pubblico, che deve finalmente prendere contatto con le discipline militari, vi troverà l'aneddotica, cioè gli episodi nei quali rifulge la gloria dell'Arma e l'eroismo dei suoi soldati ».

L'opera si dividerà in tre parti: la prima andrà dalle origini fino al 1815, la seconda dal 1815 al 1914, la terza dal 1914 ai giorni nostri. Il volume ora pubblicato, primo della Parte I, arriva sino al secolo XVII e si chiude col nome di Galileo, il cui genio ebbe tanta influenza anche sui progressi dell'Artiglieria. La materia del volume è così varia, così fiorita di aneddoti e di spunti curiosi, così pervasa da un senso di vita, nel costante riferimento alle vicende politiche e intellettuali dei tempi, che anche il profano ne resta avvinto traendone un godimento non impari all'utilità. Così dalle pagine in cui si parla delle ingegnose « macchine da getto » con cui Roma seppe resistere alla superiorità numerica dei barbari, a quelle in cui si confutano le leggende sull'invenzione della polvere da sparo, a quelle ancora in cui si espone la parte toccata all'Artiglieria nelle grandi battaglie del Cinque e Seicento, tutto in quest'opera è vivo, vario, avvincente, non senza spunti talora comici e talora drammatici. Essa è inoltre popolata di figure di principi, guerrieri, scienziati, scrittori, soldati, artigiani, ognuno con una propria fisionomia e con una propria funzione: da quel simpatico fanfarone di Benvenuto Cellini affaccendato intorno alle artiglierie di Castel Sant'Angelo dalle quali, a suo sentire, avrebbe tratto risultati prodigiosi, ad Alfonso I d'Este, primo bombardiere del suo secolo, il quale, con la famosa manovra del fuoco, sconfisse a Ravenna gli Ispano-Pontifici, inducendo il loro comandante Fabrizio Colonna, ad esclamare sdegnato: « E che? Dovremo dunque morire senza aver tratta la spada? ». Riecheggia qui lo spirito dell'invettiva ariostesca contro l'« abbominevole ordigno » di Cimosco; sterile protesta del vecchio mondo feudale contro la formidabile arma che schiudeva nuove vie all'arte della guerra. Non mancano poi belle figure di donne, come quella Cristina da Pizzano, che nel principio del Quattrocento dissertava d'artiglieria con singolare competenza e la fierissima Caterina Sforza, artigliera magnifica a Roma come a Cesena e a Forlì.

Il Generale Montù, combattente, uomo politico, studioso, animatore di attività sportive, ha dato una nuova prova della versatilità del suo ingegno e del suo grande amore per la Patria con quest'opera, che contribuirà a diffondere tra gli Italiani quella coscienza militare che è indispensabile, oggi più che mai, alla potenza e alla sicurezza di una Nazione.

GABRIEL FAURE. – *Automme*, suivi de *deux pélerinages italiens au pays de Gabriele d'Annunzio et au pays du Duce*. – Fasquelle, Paris, 1934, pag. 192: Frs. 12.

Del nuovo Faure e del migliore Faure; « Autunno » è il libro d'un poeta, parente di Stendhal e di Rousseau, appassionato e penetrante interprete del paesaggio e della campagna. Gli Italiani saluteranno con particolare piacere i due « pellegrinaggi al Paese di Gabriele d'Annunzio e al Paese del Duce », già pubblicati come opuscoli a parte. « Mentre l'auto corre sulla vecchia via romana, le cui lastre sussistono ancora sotto il rivestimento moderno, ripasso nell'immaginazione le mie escursioni della giornata e mi meraviglio una volta di più dell'inesauribile Italia, nella quale ho potuto, in alcune ore, salutare il Duce nel suo villaggio, Cesare in riva al Rubicone, Pascoli nella sua casa natale e l'autore delle Odi barbare in una vecchia chiesa ove Dante ha pregato ».

CHINO ERMACORA. – *Il Friuli, itinerari e soste*. – Pag. 208, con ill., Casa Ed. Zambon, Vicenza, 1934.

Guida nel senso più alto della parola cioè descrizione precisa, ma non priva di calore, documentata con bellissime nuove fotografie, che invitano alla lettura. L'elegante volume si apre con la visione generale (dall'alto, perchè dall'aeroplano) di tutta la regione, continua con Udine rinnovata, s'intrattiene nella pianura ricca di paesi, sale alle Prealpi e alle Alpi Carniche per ritornare in piano. Ovunque l'Autore si sofferma, sa far rivivere bellezze e memorie della sua gloriosa terra. In una seconda edizione, che non tarderà certo, sarebbe opportuna l'aggiunta di un indice delle località e degli artisti citati.

A. MONTEMAGGIORI. – *Dizionario della Dottrina Fascista*. – Paravia, Torino, 1934-XII, pag. 774.

Chiunque voglia conoscere il pensiero fascista sui più vari argomenti, dalla politica alla sociologia, dalle lettere alle scienze e alle arti, può ottenere istantaneamente una risposta esauriente, una citazione autorevole, consultando questo repertorio. E' un'opera di sintesi che giunge utilissima per gli Italiani e per gli stranieri. Sono citazioni, talora anche ampie, tolte dagli scritti più rappresentativi della cultura italiana dal 1922 in poi, raggruppate per soggetti (accademia, agricoltura, ali, anima, ecc.) e, nell'ambito di ciascun soggetto, disposti secondo una progressione logica, più che cronologica. Ogni pensiero reca il nome dell'autore, la data e la fonte da cui la citazione è tratta. I singoli soggetti sono disposti in ordine alfabetico; due indici, uno per materie e l'altro per autori, completano il volume.

CAMILLO BENSO DI CAVOUR. – *Discorsi parlamentari*. – Vol. IV. Pag. 628, a cura di Luigi Russo, « La Nuova Italia », Firenze 1934-XII: L. 34.

Costituisce il seguito della raccolta di cui si è accennato nel numero dell'aprile scorso. Questo volume contiene i discorsi e le battute del Grande dal 23 maggio al 5 dicembre 1851.

ISTITUTO DEL CALENDARIO CATTOLICO

MILANO - CORSO PORTA NUOVA, 36 - TELEFONO 66-221

È uscita l'edizione del **Calendario Cattolico 1935** fondato nel 1930. È una vera opera d'arte. Il suo formato è di cm. 28x40 in uso cuoio antico con fregi e decorazioni a sbalzo rappresentante i quattro evangeli. Il grande blocco è stampato su carta patinata con 53 tricromie riproducenti la prima serie di quadri della Pinacoteca Vaticana, che per concessione speciale abbiamo potuto riprodurre. Queste riproduzioni saranno continuate nei prossimi anni in modo da poter dare la possibilità agli amatori d'arte di formare una completa raccolta di tutta la ricchissima Pinacoteca Vaticana.

Prezzo di vendita L. 20

SEGRETERIA DI STATO DI SUA SANTITÀ

DAL VATICANO, 19 Gennaio 1934.

Ill.mo Signor Direttore

dell'Istituto del Calendario Cattolico

MILANO

Il Santo Padre, al quale è stato presentato l'omaggio del Calendario Cattolico della S. V. [illegible] inviatoGli, mi incarica di esprimerLe il Suo sentito ringraziamento per il dono cortese e la Sua sincera compiacenza per la splendida pubblicazione.

Sua Santità ha per di più apprezzato le buone intenzioni che muovono la S. V. a curare la compilazione dell'artistico calendario, e fa voti perciò che le sacre e belle immagini che ne fregiano i fogli richiamino, a quanti leggono in essi le note del tempo fugace, pensieri di cose alte ed eterne.

In segno di gratitudine e di augurio Sua Santità Le invia di cuore la Benedizione Apostolica.

Con sensi di sincera e distinta stima mi confermo

della S. V. Ill.ma

dev.mo *E. Card. Pacelli*

Il Calendario viene posto in vendita a favore delle

S. S. MISSIONI

Tutti conoscono l'**Apostolato - il Martirio - la Fede del MISSIONARIO DI CRISTO** che sorretto dalla sua grande Fede affrontando il martirio nei deserti lontani centinaia di chilometri dai luoghi ove la civiltà ha fatto una fuggevole apparizione ritraendosi inorridita, svolge la sua opera di Apostolo senza nulla chiedere e tutto offrire.

Quando il pagano lo attanaglia e lo maciulla egli ha la forza ancora di gridare: MIO DIO! Grazie.

Il mondo Cristiano manda le sue vedette d'amore nelle barbare terre. Questi eroi hanno un solo segno di riconoscimento: LA CROCE.

Debbono essere poliglotti, dottori, legislatori, debbono conoscere profondamente le deformazioni dei dialetti, le pronuncie di ogni lingua, per stati, regioni, villaggi, capanne. Con la persuasione, l'esempio e la incrollabile Fede, aumentano il gregge dei Credenti nel Figlio di Dio.

Ai Sigg. Soci del Touring Club, verrà concesso uno sconto speciale del 10 %. Rimettendo l'importo netto di L. 18, verrà spedito franco d'ogni spesa a domicilio il ricchissimo Calendario.

Verhandlungen des XXIV. Internationaler [illegible] Kongresses, Hamburg [illegible]. – Pubblicati a cura del Prof. Dott. R. [illegible] e Dott. C. Antze. – [illegible] De Gruyter & Co. Hamburg 1934-XII, pag. 322, ill. varie.

[illegible] *des Gorges du Tarn* (*Causses, Aigoual, Corniche des Cévennes*) – Édité par le pneu Michelin. Services de Tourisme Michelin, Paris, [illegible] pag. [illegible], con [illegible] e cartine: Fr. 5.

Il Reichsverband für Deutsche Jugendherbergen (Federazione Germanica per Alberghi della Gioventù – Berlino N. W. 40), ha pubblicato il suo calendario illustrato per l'anno 1935: *Deutsches Wandern* (RM 1,80), nonchè i piccoli annuari: *Heinzelmann* (RM 0,10; per i piccoli), *Ränzlein* (RM 0,10; per scolari delle classi elementari) e *Freudenborn* (RM 0,10; per ragazzi).

Padre Tomaso de' Minori. – *Vestigia d'arte francescana a Casale Monferrato.* – Alessandria, Soc. di Storia, Arte e Archeologia, 1933-XI, pag. 24.

Gioacchino Mancini. – *Villa Adriana e Villa d'Este*, pag. 55, 62 ill.; Arturo Jahn Rusconi. – *La Galleria d'Arte Moderna a Firenze*, pag. 60, 88 ill.; Wart Arslan. – *La Pinacoteca Civica di Vicenza*, pag. 55, 58 ill., della collezione «Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia» della Direzione delle Antichità e Belle Arti. – Libreria dello Stato, Roma, 1934-XII: L. 4,50 ciascuno.

Gen. Ottorino Mezzetti. – *Dal piede alla cima del Col di Lana - Giugno 1915-Aprile 1916.* – N. 14. – Collana di Monografie storiche sulla Guerra del 1915-18. Ministero della Guerra, Comando del Corpo di S. M., Ufficio Storico, Roma, 1934-XII, pag. 143; schizzi e ill.: L. 5.

Statistica dei Soci al 31 ottobre 1934-XIII.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 ottobre 1934 . . .		N. 174 944
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1934 alla stessa data		» 20 593
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1933	N. 219 534	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 31 ottobre 1934	» 7 767	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 ottobre 1934	» 10 229	» 237 530
Totale Soci . . .		N. 433 067

INDICE GENERALE DELL'ANNO 1934

Attività del Touring.

Illustrazione di località e regioni.

Edifici monumentali – Musei – Arte – Scavi.

Turismo – Industrie turistiche Trasporti – Urbanesimo.

Imprese – Impianti – Industrie

Scienze varie e naturali.

Varie - Storia - Folclore

Colonie e Possedimenti.

Tavole fuori testo.

Gennaio.

Stazioni invernali: (In Val Gardena – Taormina – Capri – In Val Pusteria).

Febbraio.

Città vedute dall'alto: (Roma - La basilica di S. Pietro e i Palazzi Vaticani; – Siena - Piazza del Campo; – Padova - La Basilica del Santo; – Venezia - Piazza S. Marco).

Marzo.

Lago d'Iseo: (L'isoletta di S. Paolo; – Il Golfo di Sensòle (Montisola); – L'isoletta di Loreto da Marone; – Il porto di Siviano Montisola)

Aprile.

Primavera fiorita nelle Prealpi I-II-III-IV.

Maggio.

Chiostri d'Italia: (Nella Basilica di S. Paolo a Roma; – In S. Michele in Isola a Venezia; – Nella cattedrale di Amalfi; – A Monreale [Palermo]).

Pagine staccate.

Vita del Touring.

Notizie ed Echi.

Hunyadi János

la migliore Acqua Purgativa Naturale

La « Hunyadi János » non è soltanto un Purgante, ma, mercè la sua azione fisiologica, è allo stesso tempo un preventivo e curativo in molte indisposizioni, stati morbosi e diatesici, fra i quali

conviene rilevare: mal di testa, pletora sanguigna, obesità, nausea, bruciore nella gola e lo stomaco, etc. « Hunyadi János » è un ottimo disinfettante, risolvente, derivato, risveglia l' appettito nei soggetti indeboliti e facilita il lavorio intimo della nutrizione; è il purgante per eccellenza delle donne e dei bambini

In vendita nelle Farmacie e Drogherie

PREZZO L. 1,80